COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

TROISIÈME SESSION — DOUZIÈME LÉGISLATURE

4-5 GEORGE V, 1914

VOL. CXIII

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE QUINZIÈME JOUR DE JANVIER JUSQU'AU VINGTIÈME JOUR DE FÉVRIER, INCLUSIVEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1914

MEMBRES DU GOUVERNEMENT

DU

TRÈS HONORABLE ROBERT LAIRD BORDEN

C.P., LL., D.

À L'OUVERTURE DE LA

TROISIÈME SESSION DE LA DOUZIÈME LÉGISLATURE

1914

(CABINET FORMÉ LE 10 OCTOBRE 1911)

Président du Conseil privé et Secrétaire suppléant aux Affaires extérieures (Premier ministre)..... Très hon. ROBERT LAIRD BORDEN, C.P., K.C., LL.D.
Ministre du Commerce..... Hon. GEORGE EULAS FOSTER, B.A., D.C.L., LL.D.
Sans portefeuille..... Hon. GEORGE HALSEY PERLEY, B.A.
Ministre de l'Intérieur et Directeur général des Affaires des Sauvages..... Hon. WILLIAM JAMES ROCHE, M.D., LL.D.
Ministre des Travaux publics..... Hon. ROBERT ROGERS.
Ministre des Chemins de fer et des Canaux..... Hon. FRANCIS COCHRANE.
Ministre des Finances..... Hon. WILLIAM THOMAS WHITE, B.A.
Directeur général des Postes..... Hon. LOUIS PHILIPPE PELLETIER, C.R., K.C., LL.D.
Ministre de la Marine, des Pêcheries et du Service naval..... Hon. JOHN DOUGLAS HAZEN, C.R., B.A., B.C.L.
Ministre de la Justice..... Hon. CHARLES JOSEPH DOHERTY, C.R., D.C.L., LL.D.
Ministre de la Milice et de la Défense..... Hon. SAM. HUGHES.
Secrétaire d'Etat et Ministre des Mines..... Hon. LOUIS GODERRE, L.L.B., K.C.
Ministre du Travail..... Hon. THOMAS WILSON CROTHERS, C.R., B.A.
Ministre du Revenu de l'Intérieur..... Hon. WILFRID BRUNO NANTEL, C.R., LL.D.
Ministre des Douanes..... Hon. JOHN DOWSLEY REID, M.D.
Sans portefeuille..... Hon. ALBERT EDWARD KEMP.
Sans portefeuille..... Hon. JAMES ALEXANDER LOUGHEED, C.R., Sénateur
Ministre de l'Agriculture..... Hon. MARTIN BURRELL.

NON DANS LE CABINET.

Solliciteur général..... Hon. ARTHUR MEIGHEN.

Greffier du Conseil privé..... M. R. BOUDREAU.

LA CHAMBRE DES COMMUNES

Orateur ..... Hon. THOMAS SIMPSON SPROULE, M.D.

Orateur suppléant et président du comité général ..... P. E. BLONDIN.

Greffier de la Chambre ..... THOS. B. FLINT, M.A., LL.B., D.C.L.

Sergent-d'armes ..... Lieut.-Col. HENRY R. SMITH, C.M.G., I.S.O., J.P., A.D.C.

Rédacteur des *Débats* : Albert Horton.

Rédacteur adjoint des *Débats* et sténographe : Thos. P. Owens.

Sténographes des *Débats* :—

Anglais : A. C. Campbell, George Simpson, Robert C. Dunbar, C. S. Blue, F. W. S. Galbraith, Earl C. Young, H. E. Oliver (substitut).

Français : J. O. Marceau, Alphonse Desjardins.

Secrétaire de la rédaction : C. W. Boyce.

Traducteurs officiels : MM. Henri Trudel, faisant fonction de chef du personnel, Lucien Lasalle, Frank Hughes, Labine, Fortier, de la Durantaye, Wilfrid Larose, Gascon, Gérin-Lajoie, Girard, Moffet, Ernest Desaulniers, Charlier, Dastous.

Comité spécial de la publication officielle des *Débats*.

Messieurs Beattie, Burnham, Devlin, George E. Forter, Hanna, L. A. Lapointe, Lavallée, Lemieux, Marcil, Monk, Perley, Rainville, Jas. Reid, Schaffner et Taylor.

Président : Jas. D. Taylor.

LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

MEMBRES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

TROISIÈME SESSION, DOUZIÈME LÉGISLATURE

1914

ACHIM, HONORÉ—Labelle.
AIKINS, JAMES ALBERT MANNING—Brandon.
ALGUIRE, DUNCAN ORESTES—Stormont.
AMES, HERBERT BROWN—Montréal, Saint-Antoine.
ARMSTRONG, J. A. MACDONALD—York-ouest.
ARMSTRONG, Joseph E.—Lambton-est.
ARTHURS, JAMES—Parry-Sound.

BAKER, GEORGE HAROLD—Brome.
BALL, R. J.—Grey-sud.
BARKER, SAMUEL—Hamilton-est.
BARNARD, GEORGE HENRY—Victoria (C.-A.).
BARRETTE, JOSEPH ARTHUR—Berthier.
BEATTIE, THOMAS—London.
BÉLAND, Hon. HENRI SÉVÉRIN—Beauce.
BELLEMARE, A.—Maskinongé.
BENNETT, RICHARD BEDFORD—Calgary.
BENNETT, WILLIAM H.—Simcoe-est.
BEST, JOHN A.—Dufferin.
BICKERDIKE, ROBERT—Montréal, Saint-Laurent.
BLAIN, RICHARD—Peel.
BLONDIN, PIERRE-EDOUARD—Champlain.
BOIVIN, GEORGE HENRY—Shefford.
BORDEN, ROBERT LAIRD—Halifax.
BOULAY, HERMÉNÉGILDE—Rimouski.
BOURASSA, J. BOUTIN—Lévis.
BOWMAN, JAMES—Huron-est.
BOYCE, ARTHUR CYRIL—Algoma-ouest.
BOYER, GUSTAVE—Vaudreuil.
BOYS, W.-A., Simcoe-sud.
BRABAZON, GERALD H.—Pontiac.
BRADBURY, GEORGE HENRY—Selkirk.
BRISTOL, EDMUND—Toronto-centre.
BRODER, ANDREW—Dundas.
BROUILLARD, OVIDE—Drummond-et-Arthabaska.
BUCHANAN, WILLIAM ASHBURY—Medicine-Hat.
BUREAU, JACQUES—Trois-Rivières-et-Saint-Maurice.
BURNHAM, JOHN H.—Peterborough-ouest.
BURRELL, MARTIN—Yale-Caribou.

CARDIN, PIERRE-JOSEPH-ARTHUR—Richelieu.
CARRICK, JOHN JAMES—Thunder-Bay-et-Rainy-River.
CARROLL, W. F.—Cape-Breton-sud.
CARVELL, FRANK BROADSTREET—Carleton (N.-B.).
CASH, EDWARD L.—Mackenzie.
CHABOT, JOHN LEO—Ottawa.
CHAMPAGNE, ALBERT—Battleford.
CHARLTON, WILLIAM ANDREW—Norfolk.
CHISHOLM, ALEXANDER W.—Inverness.
CHISHOLM, WILLIAM—Antigonish.
CLARE, GEORGE A.—Waterloo-sud.
CLARK, HUGH—Bruce-nord.
CLARK, MICHAEL—Red-Deer.
CLARKE, ALFRED H.—Essex-sud.
CLARKE, W. A.—Wellington-nord.
CLEMENTS, HERBERT SYLVESTER—Comox-Atlin.
COCHRANE, Hon. FRANCIS—Nipissing.
COCKSHUTT, WILLIAM FOSTER—Brantford.
CODERRE, LOUIS—Hochelaga.
CROCKET, OSWALD SMITH.—York (N.-B.).
CROMWELL, FREDERICK ROBERT—Compton.
CROTHERS, Hon. THOMAS WILSON—Elgin-ouest.
CRUISE, ROBERT—Dauphin.
CURRIE, JOHN ALLISTER, Simcoe-nord.

DAVIDSON, AVARD L.—Annapolis.
DELISLE, MICHEL SIMÉON—Portneuf.
DEMERS, MARIE-JOSEPH—St-Jean-et-Iberville.
DEVLIN, EMMANUEL B.—Wright.
DOHERTY, Hon. CHARLES JOSEPH—Montréal, Ste-Anne.
DOUGLAS, JAMES M.—Strathcona.

EDWARDS, JOHN WESLEY—Frontenac.
ELLIOTT, GEORGE A.—Middlesex-nord.
EMMERSON, Hon. HENRY R.—Westmoreland.
ETHIER, JOSEPH ARTHUR C.—Deux-Montagnes.

FISHER, JOHN HENRY—Brant.
FORGET, SIR RODOLPHE—Charlevoix et Montmorency
FORTIER, EDMOND—Lotbinière.
FOSTER, ARTHUR DEWITT—King (N.-E.).
FOSTER, Hon. GEORGE EULAS—Toronto-nord.
FOWLER, GEORGE WILLIAM—King-et-Albert.
FRIPP, ALFRED ERNEST—Ottawa.

GARLAND, W.-F.—Carleton (Ont).

GAUTHIER, LOUIS JOSEPH—St-Hyacinthe.
GAUTHIER, LOUIS PHILIPPE—Gaspé.
GAUVREAU, CHARLES ARTHUR—Témiscouata.
GERMAN, WILLIAM MANLEY—Welland.
GIRARD, JOSEPH—Chicoutimi-et-Saguenay.
GLASS, S. FRANCIS—Middlesex-est.
GORDON, DAVID ALEXANDER—Kent-est.
GRAHAM, HON. GEORGE P.—Renfrew-sud.
GUILBAULT, JOSEPH PIERRE OCTAVE—Joliette.
GREEN, R. F.—Kootenay.
GUTHRIE, HUGH—Wellington-sud.

HANNA, A. E.—Lanark-sud
HARTT, THOMAS A.—Charlotte.
HAZEN, HON. JAMES DOUGLAS—Ville et comté de St-Jean (N.-B.).
HENDERSON, DAVID—Halton.
HEPBURN, BERNARD RICKART—Prince-Edouard.
HUGHES, JAMES JOSEPH—King (I.P.-E.).
HUGHES, HON. SAMUEL—Victoria-ouest.

JAMESON, CLARENCE—Digby.

KAY, WILLIAM FREDERICK—Missisquoi.
KEMP, HON. ALBERT EDWARD—Toronto-est.
KNOWLES, WILLIAM ERSKINE—Moosejaw.
KYTE, GEORGE W.—Richmond (N.-E.).

LACHANCE, ARTHUR—Québec-centre.
LAFORTUNE, DAVID A.—Montcalm.
LALOR, FRANCIS RAMSAY—Haldimand.
LAMARCHE, PAUL EMILE—Nicolet.
LANCASTER, EDWARD A.—Lincoln-et-Niagara.
LANCTÔT, ROCH—Laprairie-Napierville.
LAPOINTE, ERNEST—Kamouraska.
LAPOINTE, LOUIS A.—Montréal, St-Jacques.
LAURIER, TRÈS HON. SIR WILFRID, C.P., G.C.M.G.—Québec-est et Soulanges.
LAVALLÉE, JOSEPH OCTAVE—Bellechasse.
LAW, BOWMAN BROWN—Yarmouth (N.-E.).
LEMIEUX, HON. RODOLPHE—Rouville.
LESPÉRANCE, DAVID OVIDE—Montmagny.
LEWIS, EDWARD NORMAN—Huron-ouest.
LOGGIE, WILLIAM STEWART—Northumberland (N.-B.).
LOVELL, CHARLES HENRY—Stanstead.

MACDONALD, EDWARD M.—Pictou.
MACDONELL, ANGUS CLAUDE—Toronto-sud.
MACLEAN, ALEXANDER K.—Halifax.
MACLEAN, WILLIAM F.—York-sud (Ont.).
MACNUTT, THOMAS—Saltcoats.
MCCOIG, ARCHIBALD BLAKE—Kent-ouest.
MCCRANEY, GEORGE EWAN—Saskatoon.
MCCREA, FRANCIS N.—Sherbrooke.
MCCURDY, FLEMING BLANCHARD—Shelburne-et-Queen.
MCKAY, JAMES—Prince-Albert.
MCKENZIE, DANIEL D.—Cap-Breton-nord.
MCLEAN, AUGUS A.—Queen (I.P.-E.).
MCLEAN, HUGH HAVELOCK—Sunbury-et-Queen.
MCLEOD, HARRY F.—York (N.-B.).
MCMILLAN, JOHN ANGUS—Glengarry.
MARCIL, HON. CHARLES—Bonaventure.
MARCILE, JOSEPH EDMOND—Bagot.
MARSHALL, DAVID—Elgin-est.
MARTIN, MÉDÉRIC—Montréal, Sainte-Marie.
MARTIN, WILLIAM MELVILLE—Régina.
MEIGHEN, ARTHUR—Portage-la-Prairie.
MERNER, JONATHAN JOSEPH—Huron-sud.
MICHAUD, PIUS—Victoria (N.-B.).
MIDDLEBRO, WILLIAM SORA—Grey-nord.
MOLLOY, JOHN PATRICK—Provencher.
MONDOU, A. A.—Yamaska.
*MONK, HON. FREDERICK DEBARTZCH—Jacques-Cartier.
MORPHY, H. B.—Perth-nord.
MORRIS, JAMES—Châteauguay.
MORRISON, A.—Macdonald.
MUNSON, CHARLES ARTHUR—Northumberland-ouest-O.
MURPHY, HON. CHARLES—Russell.

NANTEL, WILFRID BRUNO—Terrebonne.
NEELY, DAVIS BRADLEY—Humboldt.
NESBITT, EDWARD WALTER—Oxford-nord.
NICHOLSON, DONALD—Queen (I.P.-E.).
NICKLE, WILLIAM FOLGER—Kingston.
NORTHRUP, WILLIAM BARTON—Hastings-est.

OLIVER, HON. FRANK—Edmonton.
OSLER, SIR EDMUND BOYD—Toronto-ouest.

PACAUD, LUCIEN TURCOTTE—Mégantic.
PAPINEAU, LOUIS J.—Beauharnois.
PAQUET, EUGÈNE—L'Islet.
PARDEE, FRED. F.—Lambton-ouest.
PAUL, WILLIAM JAMES—Lennox-et-Addington.
PELLETIER, HON. LOUIS PHILIPPE—Québec-comté.
PERLEY, HON. GEORGE HALSEY—Argenteuil.
PORTER, EDWARD GUSS—Hastings-ouest.
POWER, WILLIAM—Québec-ouest.
PROULX, EDMOND—Prescott.
PUGSLEY, HON. WILLIAM—St-Jean (N.-B.) Ville.

RAINVILLE, JOSEPH HORMISDAS—Chambly-Vercheres.
REID, JAMES—Ristigouche.
REID, JOHN D.—Grenville.
RHODES, EDGAR N.—Cumberland.
RICHARDS, JAMES W.—Prince (I.P.-E.).
ROBB, JAMES ALEXANDER—Huntingdon.
ROBIDOUX, FERDINAND JOSEPH—Kent (N.-B.).
ROCHE, HON. WILLIAM JAMES—Marquette.
ROGERS, HON. ROBERT—Winnipeg.
ROSS, DUNCAN CAMPBELL—Middlesex-ouest.

SCHAFFNER, FREDERICK LAURENCE—Souris.
SÉGUIN, PAUL ARTHUR—L'Assomption.
SÉVIGNY, ALBERT—Dorchester.
SEXSMITH, JOHN A.—Peterborough-est.
SHARPE, SAMUEL—Ontario-nord.
SHARPE, WILLIAM HENRY—Lisgar.
SHEPHERD, FRANCIS HENRY—Nanaïmo.
SINCLAIR, JOHN H.—Guysborough.
SMITH, WILLIAM—Ontario-sud.
SMYTH, WILLIAM ROSS—Algoma-est.
SPROULE, HON. THOMAS SIMPSON—Grey-est.

* Décédé le 15 mai 1914.

STANFIELD, JOHN—Colchester (N. E.)
STEELE, MICHAEL—Perth-sud.
STEVENS, HENRY HERBERT—Vancouver.
STEWART, DUGALD—Lunenburg.
STEWART, THOMAS JOSEPH—Hamilton-ouest.
SUTHERLAND, DONALD—Oxford-sud.

TAYLOR, JAMES DAVIS—New-Westminster.
THOBURN, WILLIAM—Lanark-nord.
THOMPSON, ALFRED—Territoire du Yukon.
THOMSON, LEVI—Qu'Appelle.
THORNTON, CHARLES JONAS—Durham.
TOBIN, EDMUND WILLIAM—Richmond-et-Wolfe.
TREMAIN, HADLEY B.—Hants.
TRUAX, REUBEN E.—Bruce-sud.
TURGEON, ONÉSIPHORE—Gloucester.
TURRIFF, JOHN GILLANDERS—Assiniboïa-est.

VERVILLE, ALPHONSE—Maisonneuve.

ALKER, HENRY JOSEPH—Northumberland-est (Ont).
WALLACE, THOMAS GEORGE—York-centre (Ont.).
WARNOCK, DAVID—Macleod.
WEBSTER, JOHN—Brockville.
WEICHEL, WILLIAM GEORGE—Waterloo-nord.
WHITE, GERALD VERNER—Renfrew-nord.
WHITE, WILLIAM HENRY—Victoria (Alb.).
WHITE, HON. WILLIAM THOMAS—Leeds.
WILCOX, OLIVER J.—Essex-nord.
WILSON, CHARLES AVILA—Laval.
WILSON, GORDON CROOKS—Wentworth.
WRIGHT, WILLIAM—Muskoka.

LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

COLLÈGES ÉLECTORAUX ET DES MEMBRES

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

TROISIÈME SESSION, DOUZIÈME LÉGISLATURE

1914

ALGOMA-EST—William Ross Smyth.
ALGOMA-OUEST—Arthur Cyril Boyce.
ANNAPOLIS—Avard L. Davidson.
ANTIGONISH—William Chisholm.
ARGENTEUIL—Hon. George H. Perley.
ASSINIBOÏA—John Gillanders Turriff.

BAGOT—Joseph Edmond Marcile.
BATTLEFORD—Albert Champagne.
BEAUCE—Hon. Henri Sévérin Béland.
BEAUHARNOIS—Louis J. Papineau.
BELLECHASSE—Joseph Octave Lavallée.
BERTHIER—J. A. Barrette.
BONAVENTURE—Hon. Charles Marcil.
BRANDON—J. A. M. Aikins.
BRANT—John Henry Fisher.
BRANTFORD—William F. Cockshutt.
BROCKVILLE—John Webster.
BROME—George H. Baker.
BRUCE-NORD—Hugh Clark.
BRUCE-SUD—Reuben E. Truax.

CALGARY—R. B. Bennett.
CAP-BRETON - NORD - ET - VICTORIA—Daniel D. McKenzie.
CAP-BRETON-SUD—W. F. Carroll.
CARLETON (N.-B.)—Frank Broadstreet Carvell.
CARLETON (O.)—W. F. Garland.
CHAMBLY-ET-VERCHÈRES—J. H. Rainville.
CHAMPLAIN—Pierre Edouard Blondin.
CHARLEVOIX—Sir Rodolphe Forget.
CHARLOTTE—Thomas A. Hartt.
CHATEAUGUAY—James Morris.
CHICOUTIMI-ET-SAGUENAY—Joseph Girard.
COLCHESTER—John Stanfield.
COMOX-ATLIN—H. S. Clements.
COMPTON—F. R. Cromwell.
CUMBERLAND—Edgar N. Rhodes.

DAUPHIN—Robert Cruise.
DIGBY—Clarence Jameson.
DORCHESTER—Albert Sévigny.
DRUMMOND-ET-ARTHABASKA—Ovide Brouillard.
DUFFERIN—John A. Best.
DUNDAS—Andrew Broder.
DURHAM—Charles Jonas Thornton.

EDMONTON—Hon. Frank Oliver.
ELGIN-EST—David Marshall.
ELGIN-OUEST—Hon. Thomas Wilson Crothers.
ESSEX-NORD—Oliver J. Wilcox.
ESSEX-SUD—Alfred H. Clarke.

FRONTENAC—John Wesley Edwards.

GASPÉ—Louis Philippe Gauthier.
GLENGARRY—John Angus McMillan.
GLOUCESTER—Onésiphore Turgeon.
GRENVILLE—Hon. John Dowsley Reid.
GREY-EST—Hon. Thomas S. Sproule.
GREY-NORD—William Sora Middlebro.
GREY-SUD—R. J. Ball.
GUYSBOROUGH—J. H. Sinclair.

HALDIMAND—Francis Ramsay Lalor.
HALIFAX—Très Hon. Robert Laird Borden. / A. K. Maclean.
HALTON—David Henderson.
HAMILTON-EST—Samuel Barker.
HAMILTON-OUEST—Thomas Joseph Stewart.
HANTS—Hadley B. Tremain.
HASTINGS-EST—William B. Northrup.
HASTINGS-OUEST—Edward Guss Porter.
HOCHELAGA—Louis Coderre.
HUMBOLDT—David Bradley Neely.
HUNTINGDON—James Alexander Robb.
HURON-EST—James Bowman.
HURON-SUD—J. J. Merner.
HURON-OUEST—Edward Norman Lewis.

INVERNESS—Alexander W. Chisholm.

*JACQUES-CARTIER—Hon. Frederick Debartzch Monk.
JOLIETTE—J. P. O. Guilbault.

* Décédé le 15 mai 1914.

KAMOURASKA—Ernest Lapointe.
KENT (N.-B.)—F. J. Robidoux.
KENT-EST (O.)—David Alexander Gordon.
KENT-OUEST (O.)—Archibald Blake McCoig.
KING-ET-ALBERT (N.-B.)—George W. Fowler.
KING (N.-E.)—Arthur DeWitt Foster.
KING (I.P.-E.)—James J. Hughes.
KINGSTON—Wm. F. Nickle.
KOOTENAY—R. F. Green.

LABELLE—Honoré Achim.
LAMBTON-EST—Joseph E. Armstrong.
LAMBTON-OUEST—Fred. F. Pardee.
LANARK-NORD—William Thoburn.
LANARK-SUD—Adelbert E Hanna.
LAPRAIRIE-NAPIERVILLE—Roch Lanctôt.
L'ASSOMPTION—Paul Arthur Séguin.
LAVAL—Charles Avila Wilson.
LEEDS—Hon. Wm T. White.
LENNOX-ET-ADDINGTON—Wm J. Paul.
LÉVIS—J. B. Bourassa.
LINCOLN—Edward A. Lancaster.
LISGAR—William Henry Sharpe.
L'ISLET—Eugène Paquet.
LONDON—Thomas Beattie.
LOTBINIÈRE—Edmond Fortier.
LUNENBURG—Dougald Stewart.

MACDONALD—Alexander Morrison.
MACKENZIE—E. L. Cash.
MACLEOD—David Warnock.
MAISONNEUVE—Alphonse Verville.
MARQUETTE—Hon. William James Roche.
MASKINONGÉ—A. Bellemare.
MEDICINE-HAT—Wm A. Buchanan.
MÉGANTIC—L. T. Pacaud.
MIDDLESEX-EST—S. Francis Glass.
MIDDLESEX-NORD—George A. Elliott.
MIDDLESEX-OUEST—Duncan Campbell Ross.
MISSISQUOI—Wm F. Kay.
MONTCALM—David A. Lafortune.
MONTMAGNY—D. O. Lespérance.
MONTMORENCY—Sir Rodolphe Forget.
MONTRÉAL, Sainte-Anne—Hon. Charles J. Doherty.
MONTRÉAL, Saint-Antoine—Herbert B. Ames.
MONTRÉAL, Saint-Jacques—Louis A. Lapointe.
MONTRÉAL, Saint-Laurent—Robert Bickerdike.
MONTRÉAL, Sainte-Marie—Médéric Martin.
MOOSEJAW—William Erskine Knowles.
MUSKOKA—William Wright.

NANAÏMO—Francis H. Shepherd.
NEW-WESTMINSTER—James Davis Taylor.
NICOLET—Paul E. Lamarche.
NIPISSING—Hon. Francis Cochrane.
NORFOLK—Wm A. Charlton.
NORTHUMBERLAND (N.-B.)—William Stewart Loggie.
NORTHUMBERLAND-EST (O.)—Henry Joseph Walker.
NORTHUMBERLAND-OUEST (O.)—Charles A. Munson.

ONTARIO-NORD—Samuel S. Sharpe.
ONTARIO-SUD—William Smith.

OTTAWA (ville)—{ Alfred E. Fripp. / John Leo Chabot.
OXFORD-NORD—Edward Walter Nesbitt.
OXFORD-SUD—Donald Sutherland.

PARRY-SOUND—James Arthurs.
PEEL—Richard Blain.
PERTH-NORD—H. B. Morphy.
PERTH-SUD—Michael Steele.
PETERBOROUGH-EST—John A. Sexsmith.
PETERBOROUGH-OUEST—John H. Burnham.
PICTOU—Edward M. Macdonald.
PONTIAC—Gerald H. Brabazon.
PORTAGE-LA-PRAIRIE—Arthur Meighen.
PORTNEUF—Michel Siméon Delisle.
PRESCOTT—Edmond Proulx.
PRINCE-ALBERT—James McKay.
PRINCE (I.P.-E.)—James W. Richards.
PRINCE-EDWARD—Bernard R. Hepburn
PROVENCHER—John Patrick Molloy.

QU'APPELLE—Levi Thomson.
QUÉBEC-CENTRE—Arthur Lachance.
QUÉBEC-EST—Très hon. sir Wilfrid Laurier, C.P., C.C.M.G.
QUÉBEC-OUEST—William Power.
QUÉBEC (comté)—Hon. L. P. Pelletier.
QUEEN (I.P.-E.)—{ Angus A. McLean. / Donald Nicholson.

RED-DEER—Michael Clark.
REGINA—William Melville Martin.
RENFREW-NORD—Gerald V. White.
RENFREW-SUD—Hon. George Perry Graham.
RISTIGOUCHE—James Reid.
RICHELIEU—P. J. A. Cardin.
RICHMOND (N.-E.)—George W. Kyte.
RICHMOND-ET-WOLFE (Q.)—Edmund William Tobin.
RIMOUSKI—Herménégilde Boulay.
ROUVILLE—Hon. Rodolphe Lemieux.
RUSSELL—Hon. Charles Murphy.

SAINT-HYACINTHE—Louis J. Gauthier.
ST. JOHN (N.-B.) ville—Hon. Wm. Pugsley.
ST. JOHN (N.-B.) ville et comté—Hon. J. Douglas Hazen.
SAINT-JEAN-ET-IBERVILLE—Joseph Demers.
SALTCOATS—Thomas MacNutt.
SASKATOON—George E. McCraney.
SELKIRK—George H. Bradbury.
SHEFFORD—George Henry Boivin
SHELBURNE-ET-QUEEN (N.-E.)—Fleming B. McCurdy.
SHERBROOKE—Francis McCrea.
SIMCOE-EST—William Henry Bennett.
SIMCOE-NORD—John Allister Currie.
SIMCOE-SUD—W. A. Boys.
SOULANGES—Très hon. sir Wilfrid Laurier, C.P., C.C.M.G.
SOURIS—Frederick Laurence Schaffner.
STANSTEAD—Charles Henry Lovell.
STORMONT—Duncan O. Alguire.
STRATHCONA—James M. Douglas.
SUNBURY-ET-QUEEN (N.-B.)—HughH. McLean.

TÉMISCOUATA—Charles Arthur Gauvreau.
TERREBONNE—Hon. Wilfrid Bruno Nantel.
TROIS-RIVIÈRES-ET-SAINT-MAURICE—Hon. Jacques Bureau.
THUNDER-BAY-ET-RAINY-RIVER—John James Carrick.
TORONTO-CENTRE—Edmund Bristol.
TORONTO-EST—Hon. Albert E. Kemp.
TORONTO-NORD—Hon. George Eulas Foster.
TORONTO-SUD—Angus Claude Macdonell.
TORONTO-OUEST—Sir Edmund Boyd Osler.
TWO-MOUNTAINS—Joseph Arthur C. Ethier.

VANCOUVER (ville)—Henry Herbert Stevens.
VAUDREUIL—Gustave Boyer.
VICTORIA (ALTA.)—William Henry White.
VICTORIA (C.-A.) (ville)—Geo. Henry Barnard.
VICTORIA (N.-B.)—Pius Michaud.
VICTORIA (O.)—Hon. Samuel Hughes.

WATERLOO-NORD—William George Weichel.
WATERLOO-SUD—George A Clare.
WELLAND—William Manley G rman.
WELLINGTON-NORD—W. A. Clarke.
WELLINGTON-SUD—Hugh Guthrie.
WENTWORTH—Gordon C. Wilson.
*WESTMORELAND—Hon. Henry R. Emmerson.
WINNIPEG—Hon. Robert Rogers.
WRIGHT—Emmanuel B. Devlin.

YALE-ET-CARIBOU—Hon. Martin Burrell.
YAMASKA—A. A. Mondou.
YARMOUTH—Bowman Brown Law.
YORK (N.-B.)—Oswald S. Crocket.
YORK-CENTRE (O.)—Thomas George Wallace.
YORK-NORD (O.)—J. A. Macdonald Armstrong.
YORK-SUD (O.)—William Finnlay Maclean.
YUKON (TERRITOIRE DU)—Alfred Thompson.

*Décédé.

CANADA

Débats des Communes

COMPTE RENDU OFFICIEL — ÉDITION REVISÉE

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Jeudi, 15 janvier 1914.

Le Parlement, qui, jusqu'au 15 janvier 1914, avait été prorogé de temps à autre, s'est réuni aujourd'hui à Ottawa pour l'expédition des affaires.

La Chambre se réunit à trois heures, sous la présidence de M. l'Orateur.

M. l'ORATEUR donne lecture d'une communication de M. le secrétaire du Gouverneur général annonçant que Son Altesse Royale doit se rendre dans la salle du Sénat à trois heures de l'après-midi, le jeudi 15 janvier courant, dans le but d'ouvrir formellement la session du Parlement fédéral.

M. le major Ernest J. Chambers, l'huissier à la Verge Noire, remet le message suivant:

Monsieur l'Orateur, Son Altesse Royale le Gouverneur général désire la présence immédiate de cette honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur et les députés se rendent dans la salle des séances du Sénat.

Au retour de MM. les députés dans la salle des Communes:

ELECTIONS CONTESTEES.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur de faire savoir à la Chambre que j'ai reçu de l'honorable M. le juge Howell et de l'honorable M. le juge Cameron, deux des juges chargés d'instruire les pétitions d'élection conformément à la loi des élections fédérales contestées, un certificat et un rapport relatifs à l'élection d'un député pour la circonscription électorale de Macdonald, établissant que ladite élection a été déclarée nulle.

En conformité du chapitre 7, article 70, des Statuts revisés de 1906, j'ai enjoint à M. le greffier de la Couronne en chancellerie d'émettre un nouveau bref d'élection pour ladite circonscription électorale.

J'ai de même l'honneur de faire savoir à la Chambre que j'ai reçu, de MM. les juges chargés de l'instruction des pétitions d'élection conformément à la loi des élections fédérales contestées, des certificats et rapports relatifs aux collèges électoraux de Maskinongé et de Trois-Rivières-et-Saint-Maurice, pour lesquels la pétition dans chaque cas est rejetée et le député siégeant déclaré dûment élu.

VACANCES.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur de faire savoir à la Chambre que, depuis la session dernière, j'ai reçu de plusieurs députés des lettres me donnant avis que des vacances se sont produites dans la représentation des circonscriptions électorales qui suivent:

Celle de Portage-la-Prairie, M. Arthur Meighen, le représentant de cette circonscription, ayant accepté une charge rétribuée par la Couronne, savoir: la charge de solliciteur général;

Celle de Middlesex-est, M. Peter Elson, le représentant de cette circonscription, étant décédé;

Celle d'York (N.-B.), M. Oswald Smith Crocket, le représentant de cette circonscription, ayant accepté une charge rétribuée par la Couronne, savoir: la charge de juge de la cour suprême du Nouveau-Brunswick.

NOUVEAUX DEPUTES.

M. l'ORATEUR: J'ai de plus l'honneur de faire savoir à la Chambre que, depuis la session dernière, le greffier de cette Chambre a reçu du greffier de la Couronne en chancellerie des certificats de l'élection des députés ci-après nommés:

L'honorable Arthur Meighen, par le collège électoral de Portage-la-Prairie;

M. James Morris, par le collège électoral de Châteauguay;

M. Ruben Eldridge Truax, par le collège électoral de Bruce-sud;

M. Samuel Francis Glass, par le collège électoral de Middlesex-est;

M. Alexander Morrison, par le collège électoral de Macdonald;

M. Adelbert Edward Hanna, par le collège électoral de Lanark-sud;

M. Harry Fulton McLeod, par le collège électoral d'York (N.-B.).

PRESENTATION DE DEPUTES.

L'honorable Arthur Meighen, élu par le collège électoral de Portage-la-Prairie, est présenté par l'honorable Robert Rogers et par l'honorable W.-J. Roche.

M. Adelbert Eward Hanna, M.D., élu par le collège électoral de Lanark-sud, est présenté par l'honorable W.-T. White et par l'honorable J.-D. Reid.

M. Harry Fulton McLeod, élu par le collège électoral d'York (N.-B.), est présenté par l'honorable J.-D. Hazen et par l'honorable L.-P. Pelletier.

M. James Morris, élu par le collège électoral de Châteauguay, est présenté par l'honorable George Perley et par l'honorable W.-B. Nantel.

M. Samuel-Francis Glass, élu par le collège électoral de Middlesex-est, est présenté par M. J.-E. Armstrong et par l'honorable T.-W. Crothers.

M. Alexander Morrison, élu par le collège électoral de Macdonald, est présenté par l'honorable Robert Rogers et par l'honorable W.-J. Roche.

M. Reuben-Eldridge Truax, élu par le collège électoral de Bruce-sud, est présenté par sir Wilfrid Laurier et par M. W.-M. German.

PREMIERE LECTURE

Du projet de loi n° 1, présenté par M. Rogers, relatif à la prestation de serment.

DISCOURS D'OUVERTURE DU GOUVERNEUR GENERAL.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur de faire savoir à la Chambre que MM. les députés s'étant rendus auprès de Son Altesse le Gouverneur général, dans la salle des délibérations du Sénat, il lui a plu de donner devant les deux Chambres lecture d'un discours dont, pour éviter toute erreur, je me suis procuré le texte, qui est ainsi conçu:

Honorables Messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des communes:

Je saisis la présente occasion de vous exprimer publiquement à tous le profond sentiment de reconnaissance pour la consolation et l'encouragement que nous ont procurés, lors de la sérieuse maladie de la duchesse de Connaught, les nombreuses expressions de sympathie reçues du Canada, et l'assurance que le cœur de tant de Canadiens était avec nous pendant ces sombres jours. Je regrette infiniment que mon absence forcée m'ait rendu impossible l'exercice complet de mes hautes fonctions durant une partie considérable de l'année dernière.

[M. l'Orateur.]

Il me fait grandement plaisir de pouvoir vous féliciter de la remarquable expansion du commerce du Canada avec les autres pays durant la dernière année fiscale, au cours de laquelle son commerce global a dépassé de beaucoup celui de toute autre année antérieure.

L'abondante moisson dont le Canada a été favorisé durant la dernière saison, a été récoltée dans les conditions les plus favorables, ce qui a permis aux compagnies de transport d'utiliser, dans toute leur plénitude, les moyens d'expédition à leur disposition. Ainsi, les délais, que l'on a quelquefois vu surgir dans les années passées à la même époque, ne se sont pas produits; et une proportion, plus considérable qu'à l'ordinaire, de la moisson a été transportée aux ports de mer avant la clôture de la saison de navigation intérieure.

Le Canada a joui des bienfaits d'une longue suite d'années prospères, et bien qu'actuellement les affaires soient un peu gênées par la crise financière qui sévit dans tout l'univers, je suis convaincu que cet état de choses ne sera que temporaire, et que les ressources illimitées du Canada, qui sont connues et appréciées si bien et si universellement, nous garantissent pleinement la continuation de la prospérité et du progrès matériel.

Vu les résultats du dernier recensement décennal, la représentation des différentes provinces doit être remaniée comme l'exige l'Acte de l'Amérique britannique du Nord; et un projet de loi à cet effet vous sera présenté.

Un projet de loi, refondant le statut des chemins de fer et ses divers amendements, ainsi que des projets de loi concernant le service civil et les compagnies de fiducie et de prêts seront soumis à votre étude.

Plusieurs autres projets de loi vous seront aussi soumis, entre autres: des mesures pourvoyant à l'augmentation de la représentation au Sénat des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique.

Le courant d'immigration, durant la présente année fiscale, promet d'être plus considérable que celui de toute année antérieure. C'est des Iles-Britanniques et des Etats-Unis qu'est venu le flot le plus fort, mais un grand nombre d'immigrés désirables venant d'autres pays, sont aussi débarqués sur notre sol.

Vous serez heureux d'apprendre que des accords satisfaisants ont été conclus avec les différentes provinces en vertu de la loi concernant l'enseignement agricole, passée à la dernière session. Mes conseillers sont persuadés que la coopération ainsi effectuée entre le gouvernement fédéral et les provinces produira d'excellents résultats, en nous donnant un meilleur enseignement agricole et une amélioration nécessaire dans les méthodes actuelles de culture.

Les travaux sur le chemin de fer national transcontinental ont été poussés rapidement pendant la dernière année. En dépit des obstacles que rencontre la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, et la nécessité de trouver des points terminaux, tout le progrès possible a été fait pour compléter, au plus tôt, cette importante entreprise.

Relativement au sujet très important du transport de nos produits, la question de trouver une installation égale aux besoins du commerce aux points terminaux de nos grands ports nationaux, a retenu, et retient encore, l'attention de mes conseillers.

Vous avez, sans doute, appris avec plaisir que le nouvel élévateur terminal du Gouvernement à Port-Arthur, est parachevé et qu'il fonctionne depuis le mois d'octobre dernier. Pour coopérer avec cela, il a été établi, à l'intérieur du pays, un système d'élévateurs terminaux qui augmenteront considérablement les moyens de transport pour les cultivateurs des grandes provinces productrices de céréales.

La conférence internationale concernant la sûreté des voyageurs sur mer, qui a tenu ses séances à Londres pendant plusieurs semaines, a étudié des questions de la plus haute importance et il est à espérer que ses délibérations permettront de trouver des moyens plus efficaces de protéger la vie des voyageurs et des équipages des navires de la navigation océanique. Des représentants du Canada à cette conférence ont été nommés par arrêté du conseil, et ils ont assisté à toutes les séances.

Messieurs de la Chambre des communes:

Les comptes publics pour l'année fiscale écoulée vous seront remis. Vous serez heureux de savoir que les recettes ont été suffisantes pour faire face aux dépenses ordinaires et aux dépenses à compte du capital.

Les estimations budgétaires pour la prochaine année fiscale vous seront soumises prochainement. Elles ont été préparées en vue du développement nécessaire des ressources du Canada, et des nécessités de l'administration économique de nos finances.

Honorables Messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des communes:

En vous demandant d'étudier avec soin les sujets sur lesquels j'ai appelé votre attention, je prie la Divine Providence de répandre ses bénédictions sur vos délibérations.

Sur motion de l'honorable Robert Rogers il est ordonné que le discours adressé par Son Altesse Royale, aux deux Chambres du Parlement, soit mis à l'étude lundi prochain et que cet ordre ait priorité sur toute affaire autre que la présentation de projets de loi, jusqu'à achèvement.

COMITES PERMANENTS.

M. ROGERS: J'ai l'honneur de proposer, appuyé par l'honorable J. D. Reid:

Qu'un comité spécial soit nommé pour préparer et rapporter avec toute la diligence possible les listes des membres devant composer les comités permanents prescrits par la règle 10; ledit comité devant se composer de M. Borden, sir Wilfrid Laurier, MM. Reid (Grenville), Pelletier, Pugsley, Stanfield et Pardee, et que la partie de la règle 10 qui limite le nombre des membres dudit comité soit suspendue à cet effet.

(La motion est adoptée.)

PRESENTATION D'UN RAPPORT.

M. l'Orateur présente le rapport de MM. les bibliothécaires du Parlement.

Sur motion de M. Rogers, la Chambre lève la séance à trois heures et cinquante minutes et s'ajourne à lundi

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Lundi, 19 janvier 1914.

La Chambre se réunit à trois heures sous la présidence de M. l'Orateur.

DEPOT DE RAPPORTS ET DE DOCUMENTS.

Copie du décret du conseil déposé par le très hon. R. L. Borden, nommant les commissaires prévus par le chap. 11 des Statuts revisés du Canada de 1906, intitulé: Un acte touchant la Chambre des communes.

46e rapport du département de la Marine et des Pêcheries pour l'année 1912-1913, déposé par l'hon. J. D. Hazen.

Rapport du secrétaire d'Etat pour les affaires extérieures, pour l'année finissant le 31 mars 1913, déposé par le très hon. R. L. Borden.

Rapport de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest pour l'année terminée le 31 mars 1913, déposé par le très hon. L. R. Borden.

Rapport du département des Travaux publics pour l'année terminée le 31 mars 1913, déposé par l'hon. Robert Rogers.

Rapport du département du Travail pour l'année terminée le 31 mars 1913, déposé par l'hon. T. W. Crothers.

Rapport sur les grèves et les lockouts pour la période de 1901 à 1912, déposé par l'hon. T. W. Crothers.

6e rapport du greffier des comités de conciliation et d'enquête sur les délibérations tenues sous l'empire de la loi de 1907, touchant les enquêtes relatives aux différends industriels, pour l'année terminée le 31 mars 1913, déposé par l'hon. T. W. Crothers.

Rapport de la commission d'embellissement d'Ottawa, pour l'année terminée le 31 mars 1913, déposé par l'hon. W. T. White.

Rapport de l'auditeur général pour l'année terminée le 31 mars 1913 (vol. iii) déposé par l'hon. W. T. White.

Etat des mandats émis par le Gouverneur général depuis la dernière session du Parlement, déposé par l'hon. W. T. White.

Etat des pensions et des allocations de retraite du service public pour l'année terminée le 31 décembre 1913, déposé par l'hon. W. T. White.

Copie du décret du conseil accordant des pensions et des gratifications aux officiers de la marine royale canadienne, déposé par l'hon. W. T. White.

Liste des actionnaires des banques autorisées du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1912, déposé par l'hon. W. T. White.

Comptes publics du Canada pour l'année terminée le 31 mars 1913, déposé par l'hon. W. T. White.

Etat des emprunts temporaires depuis le 31 mars 1913, déposé par l'hon. W. T. White.

Etat des effets du trésor escomptés depuis le 31 mars 1913, déposé par l'hon. W. T. White.

Etat de l'assurance du Service civil pour l'année terminée le 31 mars 1913, déposé par l'hon. W. T. White.

Etat des dépenses se rattachant aux diverses dépenses imprévues depuis le 1er avril 1913 jusqu'au 14 janvier 1914, en conformité de la loi du budget de 1913-1914, déposé par l'hon. W. T. White.

Etat des affaires de la Société royale du Canada pour l'année terminée le 30 avril 1913, déposé par l'hon. W. T. White.

DEPOT D'UN BILL TENDANT A SUPPRIMER LES TITRES HONORIFIQUES.

M. J. H. BURNHAM (Peterborough): J'ai l'honneur de présenter le bill n° 3, tendant à l'abolition des titres honorifiques au Canada. L'esprit démocratique au Canada, prétend-on, péricliterait, non par la faute du Gouvernement actuel, mais bien par suite d'une situation qui permet aux représentants du peuple, s'inspirant d'une conception erronée de leur devoir, de créer des titres honorifiques contraires à cet esprit. Le bill que je présente, traitant des pouvoirs et de la juridiction de ce Parlement, tend à l'abolition de ces titres honorifiques et à remettre les choses dans la situation normale qui convient à une société démocratique.

(On adopte la motion et le projet de loi est voté en première lecture.)

DEPOT D'UN BILL POUR L'ABOLITION DE LA PEINE DE MORT.

M. ROBERT BICKERDIKE (Saint-Laurent, Montréal): Je présente le bill n° 4, tendant à modifier le Code pénal. Ce projet n'appelle pas d'explications. Il tend à modifier le Code pénal, en vue de l'abolition de la peine de mort au Canada. La peine de mort est une tache imprimée au christianisme, une flétrissure infligée à la religion, bref l'opprobre de toute nation chrétonne qui tolère pareille loi dans son code législatif.

(On adopte la motion et le bill est voté en première lecture.)

DEPOT D'UN BILL RELATIF A LA JOURNEE DE TRAVAIL DANS LES TRAVAUX PUBLICS.

M. ALPHONSE VERVILLE: J'ai l'honneur de déposer le bill n° 7, touchant la journée de travail dans les travaux publics. Voilà deux sessions que le bill que je présente aujourd'hui figure au Feuilleton de cette Chambre. On sait pourquoi ce projet n'est pas venu en délibération l'an dernier, mais j'espère que cette année nous aurons le temps de le discuter. Comme je l'ai dit la session dernière, j'espère que les ministériels mettront tout autant d'empressement à accepter ce bill que lorsqu'ils siégeaient à la gauche.

(On adopte la motion et le bill est voté en 1re lecture.)

1re LECTURE

Du bill (n° 2), déposé par M. Bradbury, touchant la contamination des eaux navigables.

Du bill (n° 6), déposé par le même, tendant à la réglementation des entrepôts frigorifiques.

DISCUSSION DU DISCOURS DU TRONE.

La Chambre passe à la discussion du discours prononcé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, à l'ouverture de la session.

M. H. F. McLEOD (York-sud) (N.-B.): Je prends la parole afin de proposer qu'il soit présenté au Gouverneur général une adresse le remerciant humblement du gracieux discours que Son Altesse Royale a bien voulu prononcer devant les deux Chambres à l'ouverture du Parlement.

J'apprécie vivement le cordial accueil que me fait cette Chambre au moment où je prends la parole, accueil, je le sais, qu'elle ne manque jamais de prodiguer à ceux qui débutent, comme moi, dans leur carrière parlementaire. Je l'avoue, j'éprouve bien quelque embarras en prenant la parole ici pour la première fois, devant une assemblée délibérante, héritière d'une si grande richesse de traditions glorieuses, et des souvenirs historiques de tant d'illustres hommes d'Etat des deux partis politi-

ques qui ont présidé aux destinées de cette jeune nation.

La pensée dominante dans l'esprit de tout homme qui prend la parole ici pour la première fois est, peut-être, comme celle qui m'anime, qu'après tout, cela vaut bien la peine de faire quelques sacrifices matériels pour entrer dans la vie publique en vue de servir, même dans la position la plus humble, cette jeune nation que nous aimons tous.

Son Altesse Royale, dans le discours qu'il lui a plu de prononcer à l'ouverture de la session, a fait allusion au réconfort et à la consolation qui ont été apportés, par la population du Canada, à lui-même et à sa famille durant la maladie de Madame la duchesse au cours de l'été dernier. Me sera-t-il permis de dire—et je crois être l'écho non seulement des sentiments de cette Chambre mais aussi de tout le peuple canadien—que dans chaque ville, chaque hameau et chaque ferme de notre vaste pays, il y a eu un sentiment réel de cordiale sympathie, non seulement parce que Son Altesse Royale est venue ici en qualité de membre de la famille royale, non seulement parce qu'à l'instar de la longue suite de ses illustres prédécesseurs, les gouverneurs généraux, il a suivi fidèlement les hautes traditions de cette charge, mais aussi en raison de la bienveillante courtoisie et de la cordiale sympathie dont la duchesse a fait preuve partout où elle s'est rendue au Canada.

Il faut maintenant mentionner le fait que durant l'année financière qui vient de se terminer, le Canada a atteint le niveau le plus élevé de son commerce avec les autres pays. Notre pays ne se contente plus aujourd'hui de rester inactif pendant que les autres nations s'efforcent d'accaparer les marchés du monde. Nos compatriotes, nos marchands sont à la recherche de tous les ports et de tous les pays pour l'écoulement de leurs produits, et le ministre actuel du Commerce et de l'Industrie (M. Foster), qui n'est pas ici en ce moment, a un portefeuille et une position qui ne sont pas une sinécure, bien qu'ils aient pu être considérés comme tels au moment de leur création. Sa charge est en effet un facteur vital dans le commerce et l'industrie du pays, en vue de leur développement avec les autres nations. Aujourd'hui le Canada ne fait pas d'opérations commerciales de minime importance. Il arrive dans les premiers rangs et attire l'attention du monde en envoyant ses produits partout et par la concurrence que font, à conditions égales, ses commerçants à ceux du monde entier. Qu'en résulte-t-il? Le résultat est le développement dans le bonheur du foyer, du laboureur, de l'artisan et de l'ouvrier, ce qui contribue à rendre grand le pays dans lequel nous vivons et que nous sommes prêts à servir de notre mieux, quel que soit celui des deux partis auquel nous appartenons.

Au Canada, de même que dans tous les autres pays du monde, nous avons ressenti quelque peu la tension financière, la rareté de l'argent et les difficultés monétaires qui ont existé partout durant l'année dernière. Ce serait de la folie que de dire ici que le Canada n'a pas éprouvé des moments difficiles, qu'il n'a pas eu à subir la rareté du numéraire comme tous les autres pays du monde; mais je ne connais pas d'autre pays qui ait supporté les temps difficiles et passé cette période de resserrement financier comme a pu le faire le Canada. C'est absolument la vérité pour les Provinces maritimes et principalement le Nouveau-Brunswick, dont je suis originaire. Dans notre province, nous n'avons jamais eu un commerce meilleur ou des affaires supérieures à celles que nous avons traitées à Noël, ou des facilités monétaires comme celles que nous avons vues en 1913. Dans une année de difficultés monétaires et de dépression financière générale, nous avons eu le bonheur dans l'Ouest — et non seulement dans l'Ouest, mais dans l'Est également, à un degré plus modeste, mais qui n'en a pas moins fourni un élément producteur—je dis que nous avons été assez fortunés pour avoir dans l'ouest du Canada la plus abondante récolte de blé que ce pays ait jamais connue. Ce fut aussi un avantage énorme d'avoir des facilités de transport telles que la récolte a pu être expédiée comme on ne l'avait jamais fait auparavant, de sorte que les agriculteurs de l'ouest central purent recevoir rapidement leur argent au moment le plus favorable pour eux et pour le reste du Canada. Je ne sais pas si je peux féliciter le Gouvernement ou le parti auquel j'appartiens de ces facilités accordées au transport. Mais je sais que si la récolte n'avait pu être expédiée, le peuple serait venu frapper à la porte du Gouvernement et l'aurait tourmenté cruellement pour ne pas avoir su la faire enlever rapidement.

Le sujet le plus important dont il est fait mention dans le discours du trône est peut-être celui du bill du remaniement électoral. C'est assurément une question d'importance vitale pour la province que je représente et aussi pour les Provinces maritimes. Je désire discuter ce bill pendant quelques instants, non pas avec un esprit étroit ou en me plaçant à un point de vue régional ou provincial, parce que, monsieur l'Orateur,

je prétends qu'un homme en entrant dans cette Chambre, qu'il représente une province ou une autre, est avant tout un Canadien. Il oublie les barrières étroites des provinces; il se souvient seulement qu'il est Canadien et ne pense qu'au développement de ce pays.

Il me sera peut-être permis de parler un moment de cette question de remaniement électoral en me plaçant au point de vue d'un citoyen des Provinces maritimes. Si nous suivons le même principe qui a été adopté après le recensement de 1891 et de 1901, la représentation des Provinces maritimes après l'adoption du nouveau bill de remaniement sera pour la Nouvelle-Ecosse, 16; le Nouveau-Brunswick, 11; l'île du Prince-Edouard, 3. C'esti-à-dire que nous aurons 30 représentants au Parlement, tandis qu'à l'époque de la confédération nous en avions 40. J'admettrai franchement à la Chambre et à vous-même, monsieur l'Orateur, qu'au point de vue légal nous n'avons absolument aucun droit. La décision de la cour suprême du Canada, confirmée par le conseil privé, a réglé, en tant qu'il s'agit de décisions actuelles, notre réclamation, en décidant que nous ne pouvions pas maintenir notre représentation originale, mais je prétends que si nous n'avons pas un droit très certain et même que si nous n'avons pas de droit réel, nous avons, au point de vue de l'équité et de la morale, la meilleure réclamation possible. Il est indubitablement certain qu'à l'époque de la confédération, ceux qui en ont été les pères n'avaient aucune idée qu'un remaniement se ferait en produisant une diminution. La seule pensée qu'ils ont eue, c'est que la représentation augmenterait. Ils furent optimistes, c'est vrai. Ils ne pouvaient pas à ce moment prévoir le développement de l'Ouest. L'île du Prince-Edouard est de toutes les provinces celle qui a, je l'admets franchement, la cause la meilleure et on peut montrer, bien que je ne veuille pas aujourd'hui ennuyer la Chambre avec aucune citation, qu'il y a eu une entente distincte, au moment où l'île du Prince-Edouard est entrée dans la confédération, qu'elle devait avoir un minimum de six représentants. Cela n'a pas été précisé dans l'article 149 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, mais je soumets à la Chambre que la population n'est pas et ne devrait pas être le seul guide pour la représentation.

Les colonies indépendantes doivent avoir une représentation convenable. Dans l'esprit des hommes qui représentaient le Nouveau-Brunswick, l'île du Prince-Edouard et la Nouvele-Ecosse il n'est pas entré l'idée d'une diminution dans la représentation. Ces hommes, ces optimistes sublimes, ne pouvaient pas s'imaginer que dans ce pays se développerait d'une façon aussi rapide cette grande région de l'Ouest qu'on connaissait si peu à cette époque. Ils ne pouvaient pas prévoir que dans leurs foyers, dans ces Provinces maritimes, leurs propres enfants s'en iraient coloniser cette région de l'ouest du Canada pour en faire un grand pays. Je ne dis pas cela dans un esprit étroit. Je suis aussi fier que quiconque peut l'être du développement de ces magnifiques provinces, mais je dis que nous devrions employer nos meilleurs efforts pour permettre à nos jeunes gens et à nos jeunes filles de contribuer au développement de toutes nos grandes et puissantes provinces sous l'égide du drapeau de l'empire que nous chérissons. Ce pays doit traiter avec équité et justice les provinces qui ont eu à souffrir de ce développement merveilleux de l'Ouest dont nous nous réjouissons tous. Je me bornerai à ces quelques paroles aujourd'hui à propos du remaniement électoral. J'ai pensé que je devais faire connaître mon opinion à cet égard.

Comme je représente un comté d'agriculteurs, je désire adresser un mot de sincère éloge à celui qui occupe la position de ministre de l'Agriculture du pays. Depuis que le gouvernement actuel est au pouvoir, les agriculteurs, du moins ceux de ma province, ont su qu'il existait un ministère de l'Agriculture. Dans ma province—et il en est ainsi dans toutes les provinces du Canada—non seulement on a admis la possibilité d'avoir des écoles agricoles, mais nous en avons déjà une qui vient de s'ouvrir à Sussex et une autre qui s'ouvrira très prochainement à Woodstock. Nous avons compris qu'il fallait donner une instruction technique au cultivateur et au fils de cultivateur.

Et à notre époque, quand malheureusement les villes attirent les jeunes gens et que la rareté de la main-d'œuvre devient un problème terrible pour l'agriculteur, alors qu'en ce moment vous devez chercher à rendre la vie attrayante pour garder les filles et les garçons à la ferme, nous avons donné une instruction technique, non seulement dans les écoles d'agriculture, mais nous l'avons exposée durant tout l'été, dans les fermes elles-mêmes, de façon que cette instruction est mise à la portée du cultivateur, et il s'ensuit qu'il a la possibilité de devenir, avec son fils, de vrais agriculteurs scientifiques, d'aimer leurs travaux et de se fixer sur leurs terres. Ainsi on peut espérer que sera résolu le problème de ramener la population à la terre.

Dans notre pays—et je suppose qu'il en a été partout ainsi—nous passons par une période qui produit une condition malheureuse, je veux dire l'éloignement du sol de la part de la population. Les instituts de femmes, auxquels le ministre actuel de l'Agriculture a donné si souvent de l'aide, sont destinés à faire disparaître ce qu'on a appelé l'ennui de la vie agricole, à rendre agréable et gaie l'existence des habitants de la ferme et à faire qu'ils soient contents de leurs entours. Tout cela sera très utile à notre pays et à notre population, parce que le Canada peut seulement maintenir sa position de pays riche qui va toujours s'enrichissant si la population s'attache au sol, de façon à ce que notre pays devienne une grande nation productrice.

A la suite de ces trop brèves observations relatives à l'agriculture, me sera-t-il permis de dire un mot sur le sujet de l'immigration? Le discours du trône laisse prévoir que le flot de l'immigration sera cette année plus fort qu'il ne l'a jamais été, et nous comptons que cet espoir ne sera pas déçu. Mais serait-ce trop de hardiesse de ma part de suggérer que, profitant de l'expérience du passé, nous devons nous attacher, moins à attirer vers nos bords une immigration mixte et polyglotte, et davantage à maintenir pure la race canadienne, ce à quoi il n'y a rien d'impossible. Ce sont pour la plupart des Anglais, Ecossais, Français et Irlandais qui sont venus s'établir au Canada ces dernières années. Ce sont les émigrants de ces contrées septentrionales que je préfère, pour la raison que d'avance ils sont adaptés aux conditions de notre pays. La population française est originaire d'une zone plus méridionale, mais elle a pris pied au Canada dès les débuts de la colonisation, et en dépit d'obstacles formidables a jeté les bases de notre grandeur future. Les colons des races que j'ai dites sont les bienvenus parmi nous, mais nous ne voulons pas d'immigrants comme ceux qui nous sont arrivés naguère, ou comme ceux dont s'est grossie la population des Etats-Unis, au grand préjudice, si je ne me trompe, de ce dernier pays.

Il est question du chemin de fer national transcontinental et de son prochain parachèvement. C'est à regret que je le fais, mais il me faut faire entendre une note discordante, dans une circonstance où l'on aime que tout soit harmonie. Il s'agit du chemin de fer de la Vallée du Saint-Jean que nous sommes à construire dans le Nouveau-Brunswick. Il relie un point situé sur le parcours du Transcontinental à proximité de Grand-Falls au port de Saint-Jean, à deux cent vingt milles en aval sur le fleuve. Le gouvernement fédéral a déjà contribué très notablement à l'établissement de ce chemin de fer, et nous espérons qu'il va continuer ses subventions; malgré tout, la province du Nouveau-Brunswick se trouve chargée de ce fait d'un énorme fardeau. Ce chemin de fernational transcontinental n'obérerait pas les finances de notre province, si le tracé en avait été judicieusement établi. Tel qu'il est il relie Edmunston, dans le comté de Madawaska, à Chipman dans le comté de Queen, et sur son parcours il ne se trouvera pas le moindre trafic local pour l'alimenter. Le seul résultat qu'on en obtiendra sera de hâter l'abatage des massifs forestiers dont la province tire un revenu. Je manquerais à mon devoir envers mes commettants du Nouveau-Brunswick si je ne signalais la grave injustice dont on les a rendus victimes en faisant passer cette voie ferrée suivant ce parcours. Il est trop tard aujourd'hui pour empêcher le mal, mais il est encore possible de le pallier: ce serait de construire un embranchement assez court qui relierait le point divisionnaire de Nappodogan à Cross-Creek sur l'Intercolonial, avec droit de circulation sur cette voie jusqu'au port de Saint-Jean. Je vais faire tous mes efforts pour engager le Parlement et le Gouvernement à réaliser ce projet; mais si l'on n'en fait rien, les sommes appliquées précédemment sur le chemin de fer transcontinental au Nouveau-Brunswick (et je ne pense pas exagérer en en fixant le chiffre à $100,000 par mille), auront été dépensées en pure perte. Encore une fois, monsieur l'Orateur, qu'on me pardonne d'avoir fait entendre cette note discordante.

Deux sujets qui naguère ont figuré dans les discours du trône y sont passés sous silence cette année. Il s'agit tout d'abord d'un bill en aide aux grandes routes. En 1911 et en 1912, si vous vous souvenez, il fut déposé un projet de loi affectant un million à l'établissement de routes dans nos diverses provinces, et autorisant, en outre, la répartition de cette somme dans les conditions les plus équitables et justes. Notre population en fut ravie; rien ne pouvait plaire davantage à la classe rurale dont je suis le représentant. Rien n'était plus propre à réconcilier le cultivateur à son sort, car il a grand besoin de bonnes routes pour faciliter le charroi de ses produits à la gare de chemin de fer la plus prochaine. Ma province aurait bénéficié de cette mesure en 1911-1912 pour environ $50,000 à $60,000. L'établissement de telles routes aurait grandement amélioré l'état des choses. J'ai eu peine à comprendre que nos adversaires

se soient laissé aveugler par l'esprit de parti au point de faire avorter cette mesure, et même une deuxième fois en 1912-1913, alors qu'un million et demi avait été affecté à cet objet par les représentants du peuple canadien. Franchement, nous, habitants du Nouveau-Brunswick, nous avions grande hâte de bénéficier de ces subventions. Nous en sentions le besoin; d'autres le sentaient comme nous, et je suis chagrin que l'esprit de parti ait pu engager des hommes politiques à priver leurs commettants de ce qui était plus que toute autre chose de nature à leur venir en aide.

Au moment de conclure, monsieur l'Orateur, je me permettrai de faire allusion à un autre sujet dont le discours du trône ne dit rien. Je ne sais pas au juste pourquoi on n'y souffle mot d'aucun projet de contribution aux armements maritimes de la métropole. Mais j'imagine que le très hon. leader du Gouvernement (M. Borden) ayant déjà été témoin du spectacle humiliant d'un groupe d'hommes, responsables ou non, proclamant à l'univers entier qu'ils ne feraient rien pour engager le Canada à remplir son devoir, à se montrer à la hauteur de ses privilèges et de ses responsabilités en matière de contribution à la défense navale, a craint d'avoir le même spectacle encore une fois sous les yeux. Je ne ferai pas de récriminations, me bornant à dire ceci, monsieur l'Orateur, avant que la Chambre eût fermement pris pied, avant que ses finances fussent aussi bonnes qu'elles le sont aujourd'hui, nous pouvions nous en remettre aux contribuables de cette petite île baignée par la mer du soin de solder la note. Mais nous avons grandi entretemps; nous nous prenons tout à fait au sérieux; nous nous plaisons à dire que nous sommes une nation. Il est certain que notre pays, comme tout autre jouissant de la protection du drapeau britannique, sans distinction de race ou de religion, jouit de la liberté, notamment de la liberté politique. Or, bien que le Trésor déborde, et en dépit de toutes nos ressources naturelles, nous nous déclarons mal disposés à solder notre part des frais de la défense de cette nation dont nous nous déclarons parfois fiers de former partie. Le Gouvernement et son très hon. leader ont toute ma sympathie, considérant le motif qui les a engagés à passer sous silence dans le discours du trône le sujet de notre contribution aux armements maritimes.

Je vous suis reconnaissant, monsieur l'Orateur, ainsi qu'aux honorables députés de l'un et l'autre partis, pour avoir écouté avec tant de bienveillance les observations un peu décousues d'un collègue novice. Je ne suis pas homme de parti au point de me figurer qu'il se trouve, dans l'un ou l'autre parti, un seul député qui ne mette pas au service de ce vaste pays et de ce grand empire tous ses talents et toute sa bonne volonté. Mon espoir est de ne le céder à aucun d'eux sous ce rapport.

M. J. O. LAVALLEE (Bellechasse): Monsieur l'Orateur, j'aurais certainement décliné l'honneur que l'on me fait de seconder l'adresse en réponse au discours du trône, à raison de mon inexpérience, si en même temps je n'eusse compris que l'on voulait par là honorer cette classe de laboureurs et de colons, au milieu de laquelle je m'estime heureux de vivre.

D'autant mieux que cet honneur devient une faveur inappréciable, puisque l'on semble heureux de me permettre de m'exprimer dans la langue chère à mes compatriotes, langue que s'honore d'entendre et de parler le chef de ce Gouvernement aussi bien que de la majorité de ses collègues.

Mes honorables amis de la gauche, je n'en doute pas, lorsque l'occasion les ramènera devant les électeurs canadiens français de la province de Québec ou d'ailleurs, pourront remercier la Providence de ce que nous ayons à la tête de l'administration des affaires de ce pays un premier ministre entendant et aimant le parler français, quoique d'origine différente.

Et en le proclamant, il leur sera peut-être d'autant plus pardonné qu'ils auront le plus péché d'avoir laissé exploiter à leur profit ce préjugé déplorable qu'un premier ministre d'origine anglaise ne pouvait pas être aussi sympathique à la race canadienne française et lui être aussi dévoué.

Au nom de mes commettants et au mien, au nom de ces pionniers de la colonisation qui poursuivent l'œuvre commencée depuis trois siècles d'un Canada plus grand et plus uni, j'offre au très honorable premier ministre l'expression de ma plus cordiale gratitude, pour cet hommage discret.

Quelqu'un a dit que le vingtième siècle serait le siècle du Canada. J'ajouterai qu'il ne le sera qu'autant qu'on aura donné à l'agriculture et à la classe agricole la position qu'elle doit occuper dans la politique de ce pays. Ce sera le siècle du Canada qu'autant que l'on pourra dire que ce quart de siècle que nous traversons a été l'âge d'or de l'agriculture.

Le Gouvernement actuel se devait de réaliser pour le Canada ce qu'un Sully, sous

Henri IV, réalisait pour la France, au dix-septième siècle.

L'histoire raconte que pour remédier à la détresse qui sévissait en France depuis nombre d'années et relever le crédit de son gouvernement, le grand homme d'Etat s'appliqua à encourager l'agriculture, en faisant faire des défrichements, construisant et réparant les routes, améliorant les voies de transport, en un mot, en faisant pour le cultivateur tout ce qui pouvait servir à l'aider et à relever sa condition.

"Le labourage et le pâturage, voilà, disait-il, les vraies mines d'or du Pérou."

Ce qui a valu à la France du dix-septième siècle une ère de richesse et de prospérité, constante et durable, ne devrait-il pas convenir à notre pays, dans une bonne mesure? Les mêmes moyens devraient produire les mêmes résultats.

Je le crois sincèrement, monsieur l'Orateur, et je suis persuadé que la même politique apportera une solution décisive et efficace à la cherté de la vie, que nous subissons graduellement depuis dix ans, et qui trouve sa cause première dans le fait que la production agricole n'a pas été en rapport avec l'accroissement de la population des centres industriels et commerciaux.

Je dis que depuis dix ans la production résultant de l'agriculture ainsi que de l'élevage et du pâturage, qui y sont intimement liés, ne s'est pas accrue dans la proportion de l'augmentation de notre population. Le dernier recensement nous donne des chiffres fort intéressants à ce sujet. Nous y pouvons constater que la population de plusieurs comtés dans les vieilles provinces, au lieu d'augmenter a diminué, et ce au bénéfice des villes et des centres industriels et commerciaux. La routine a eu raison sur la culture intelligente et progressive qu'aurait produit un enseignement agricole, pratique et démonstratif. Et comme conséquence nous avons assisté à l'exode des fils du sol vers les villes, désertion qui a occasionné cette rareté de la main-d'œuvre indispensable à l'exploitation de la terre canadienne.

Aussi, dès son avènement au pouvoir, le Gouvernement actuel dut-il aviser sans retard aux moyens d'enrayer une crise imminente par une législation propre à encourager l'agriculture et une affection de $10,000,000 aux mêmes fins.

Il va de soi, monsieur l'Orateur, que nous n'avons pas encore ressenti et éprouvé, en un espace de temps aussi court, les bons effets de cette politique. Il se peut même que dans la province de Québec nous ayons à en attendre plus longtemps qu'ailleurs les bons résultats, car, en dépit des précautions prises et des contrats passés, le gouvernement provincial de Québec ne croit pas devoir entrer absolument dans l'esprit de la loi et dans les vues du ministre d'Agriculture fédéral.

Là, plus qu'ailleurs, l'on se laisse trop inspirer et guider par des considérations étrangères à l'avancement de l'agriculture.

Il me sera donné, un peu plus tard, je l'espère, de revenir sur ce sujet et d'exposer de quelle façon l'on fait la distribution de l'argent fédéral dans certains comtés, pour la puérile satisfaction de pouvoir faire dire aux faiseurs d'élections que c'est le parti libéral qui mène à Ottawa.

Revenant au discours du trône, le peuple se réjouit, avec Son Altesse le Gouverneur général, de l'abondante récolte dont la Providence l'a favorisé durant l'année qui vient de s'écouler.

Tous ceux à qui il a été donné de visiter les différentes provinces de la Confédération, pendant les dernières moissons, ont pu se rendre compte, en effet, de la prospérité inouïe de cet immense Dominion. Le rendement a été considérable et généralement de bonne qualité.

La Providence a été généreuse; et
4 p.m. nos honorables amis de la gauche consentiront peut-être à la remercier d'avoir été aussi prodigue en faveur d'une administration dont ils ne partagent pas toujours les opinions et les principes.

En face de cette surabondance de produits on a pu appréhender, en certains milieux, la possibilité de transporter à destination ces trésors de la ferme. Heureusement, grâce à la prévoyance de l'administration des chemins de fer, à l'énergique initiative de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, cette paralysie tant redoutée du trafic et du transport des céréales a été évitée.

De bonne heure et sans encombrement, le transport des céréales et des moissons de l'Ouest aux élévateurs et autres terminus de chemins de fer et de canaux a été effectué dans une plus grande proportion que jamais par nos ports canadiens et nos chemins de fer nationaux.

Ceci démontre bien, monsieur l'Orateur, qu'en continuant le développement et les améliorations de nos moyens de transport, qu'en complétant les grandes lignes déjà commencées comme le Transcontinental national, le chemin de fer de la baie

d'Hudson, et je pourrais ajouter en assurant la construction du canal de la baie Georgienne, lorsque le Gouvernement sera en mesure de commencer cette immense entreprise, le Gouvernement assure, non seulement la grande œuvre de la consolidation de la Confédération par une union plus étroite des provinces, mais de plus, régularise les conditions et prix de vente, et établit des relations commerciales plus étroites et plus suivies entre l'Est et l'Ouest à l'avantage de tout le pays.

Mieux que la réciprocité, que d'aucuns prétendent et considérent comme une panacée à tous les maux dont peut souffrir notre pays, la constante amélioration de tous nos moyens de transports apportera un remède à cette crise et à cette urgence de nouveaux traités avec les Etats-Unis, au préjudice du Canada.

A l'heure actuelle, nous entendons bien encore la voix des deux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan réclamant la réciprocité à cause de la plus-value que leurs produits obtiendrait aux Etats-Unis, n'étaient les droits qu'ils ont encore à payer; mais j'estime, monsieur l'Orateur, que cette voix ne se fera entendre que de moins en moins, au fur et à mesure que nos communications vers les ports de l'Est et de l'Ouest auront atteint leur entier développement, car alors il sera aussi avantageux de vendre ici ou en Europe qu'aux Etats-Unis, maintenant et surtout que nos chemins de fer sont pourvus d'un excellent système d'élévateurs à leurs terminus.

Il n'est pas sans intérêt et hors de propos de rappeler ici, monsieur l'Orateur, un événement qui fera époque dans les annales de la vieille cité de Champlain et qui a laissé une profonde impression sur la population qui l'habite.

Je veux parler de la visite que l'honorable chef du Gouvernement actuel, en compagnie de l'honorable ministre des Travaux publics, des Postes et de la Marine ont faite, dans le cours de la vacance dernière, à Québec et à Lévis.

Ils ne sont pas venus en triomphateurs, ils ne sont pas venus quémander des louanges, à l'instar de tant d'autres auxquels la population de ce district s'était habituée, depuis un certain nombre d'années.

Ils sont venus, monsieur l'Orateur, en édificateurs et en constructeurs d'œuvres, grandes, durables et vastes comme l'ambition qu'ils ont, comme l'avenir qu'ils désirent pour cette région jusqu'ici à peu près ignorée et négligée.

[M. Lavallée.]

Nous avons traversé la période des incertitudes, des hésitations et des atermoiements.

La confiance renaît partout: dans l'agriculture, la finance, le commerce et l'industrie. Le Gouvernement actuel, fidèle à sa tradition et à sa politique nationale, dirige le Canada dans sa marche ascendante vers ses véritables destinées.

L'empire,—je puis dire, l'Europe tout entière—a les yeux sur nous et nous sommes en train de conquérir une place enviable dans le concert des nations sous la tutelle du drapeau britannique.

Qu'y a-t-il d'étonnant à ce qu'un flot toujours grossissant d'immigration se déverse sur nos rives! Le Canada est devenu en quelque sorte le centre d'attraction de l'Europe latine, la terre promise de l'empire. Ce n'est plus comme autrefois, le pays des neiges et des frimas, c'est le grenier à blé du monde et le plus beau joyau de la couronne britannique.

Aussi le département de l'Intérieur a-t-il dû multiplier ses efforts pour recevoir, diriger et établir ces nouveaux arrivants sur les terres dont il dispose et faciliter leurs premiers essais de colonisation.

Si, par contre, et ce pour aller travailler dans les villes, un certain nombre de ces immigrants, pour des causes qu'il n'appartient pas au département de diriger ou d'empêcher, ont dû retourner ou abandonner momentanément la ferme, la plupart y ont établi leur demeure. Nous sommes bien loin de cette époque où des populations nomades comme celles des doukobors, se croyant investie d'une mission céleste, parcouraient ces contrées de l'Ouest en chantant les louanges du régime.

Dès l'arrivée au pouvoir du Gouvernement actuel, le problème de l'immigration et du rapatriement a été mis à l'étude. Des commissaires ont été nommés chargés d'enquérir sur les conditions dans lesquelles avait opéré cette branche de l'administration.

Sans vouloir anticiper, je crois pouvoir affirmer qu'un tel état de choses a été révélé, que ce Gouvernement se verra dans la nécessité d'apporter des modifications très importantes au système préconisé et appliqué par nos devanciers, en matière de rapatriement.

Nombreux sont les fils du sol canadien que nous avions vus, il y a quelque dix ou vingt ans, obligés de s'expatrier aux Etats-Unis, qui n'ont pu revenir au pays

à cause de l'apathie de nos gouvernants d'alors.

Tous, cependant, ont le souvenir et l'amour de leur pays d'origine; ils ont nos mœurs et ont conservé les meilleurs traditions qui font les peuples forts et vigoureux.

Ils sont restés Canadiens de cœur et d'esprit, aiment nos institutions, et sont demeurés loyaux à la couronne anglaise, bien que vivant sous le drapeau étoilé.

Encore une fois, la réorganisation de cette branche du département de l'immigration sur une base plus nationale, plus généreuse et plus pratique, nous le prévoyons, sera l'objet de l'attention du Gouvernement actuel, il sera permis à nos canadiens de là-bas de venir reprendre leur place sous le beau soleil du Canada.

Il est bien vrai que, déjà, par l'initiative de nos prêtres colonisateurs, sans autres ressources, que celles de leur dévouement et de leur zèle qui nous rappelle bien celui des premiers fondateurs de la colonie canadienne, ce retour au pays s'accentue chaque année;—des clochers nouveaux se dressent ici ou là, dans des régions jusqu'ici inexplorées. Dans le nord Ontario comme à l'extrême ouest au pied des montagnes Rocheuses, les rapatriés franco-américains s'implantent et continuent l'œuvre de la civilisation et de l'expansion de la patrie canadienne.

J'entretiens pour l'avenir l'espoir que l'œuvre du rapatriement reprendra un nouvel essor, à cause de la sollicitude que le Gouvernement conservateur a bien voulu lui accorder.

L'honorable député qui vient de reprendre son siège a bien défini et exposé le côté financier de l'administration actuelle, il a traité de haute main notre situation financière et commerciale. Force nous est de conclure qu'en dépit des crédits affectés aux travaux publics, que malgré les dépenses engagées pour la mise en exploitation de toutes nos ressources commerciales et industrielles, pour le développement de nos moyens de transports par terre et par eau, qu'en dépit des grandes entreprises à Halifax, Québec et Saint-Jean et partout ailleurs, le ministère des Finances a encore assez de fonds pour diminuer la dette publique et enregistrer des surplus.

Ce qui démontre mieux que bien des arguments qu'une sage administration ne s'appauvrit pas en dépensant à bon escient l'argent public.

Ce qui fait les mauvais gouvernements, c'est de ne pas savoir appliquer et de ne pas savoir faire un emploi judicieux des revenus mis à leur disposition.

Ce succès sans précédent dans les annales financières du gouvernement canadien est dû au fait que la plus stricte économie, la plus parfaite honnêteté, unies au travail et au génie, président à l'administration de tous et de chacun des départements.

C'est à bon droit que nous entendons proclamer partout que c'est un gouvernement d'hommes d'affaires que le peuple s'est donné en 1911.

Il a bien mérité cette réputation, puisque à peine après deux années d'administration, sans éclat comme sans forfanterie, le Gouvernement actuel a établi un record qui le recommande et l'impose à la confiance et au respect du peuple canadien.

Et dois-je le dire, monsieur l'Orateur, la province de Québec que l'honneur d'avoir à la tête des affaires de ce pays un premier ministre de sa race, semblait avoir plongée dans une léthargie complète, s'éveille aujourd'hui et revient se ranger à l'instar des autres provinces sous les couleurs du grand parti conservateur progressiste.

C'est la réhabilitation, le retour du peuple vers les hommes qui ont préconisé la politique nationale et jeté les bases de la nationalité canadienne sur cette terre d'Amérique.

Dans la personne des continuateurs de l'œuvre de Macdonald et de Cartier, Québec reconnaît ses bienfaiteurs et ses chefs.

Leur nom est synonyme de probité, de constance, de travail et de patriotisme. C'est à ce titre que le représentant de la province de Québec dans ce cabinet a conquis le privilège d'occuper dans l'opinion publique, dans le cœur et dans l'esprit des Canadiens français, la place qu'un Cartier occupait il y a bientôt cinquante ans.

Il n'est peut-être pas hors de propos de le dire, le département des Postes a trouvé, dans la personne du ministre actuel, non seulement un réformateur de progrès, mais surtout un bienfaiteur du peuple. Non content de remanier et relever le salaire de toute une pléiade d'employés mal rémunérés, il a voulu faire bénéficier, sans compter, de ce service important, toutes les parties du pays, en autorisant l'établissement de nombreux bureaux de postes, en vulgarisant la distribution rurale et surtout en faisant passer cette loi des colis

postaux dont toute la population rurale attend de si beaux résultats.

A la différence de certain de ses devanciers, et sans souci de sa gloriole personnelle, il a créé des œuvres qui sont siennes, au grand avantage du peuple.

En moins de deux ans, l'administration du département des Postes, aussi bien que celle du département des Travaux publics, a relégué dans l'ombre les quinze années d'administration passées.

Je ne fais que proclamer ce que le peuple éprouve, ressent et pense, malgré les protestations et les calomnies d'une presse aveugle, organisée et payée à cette fin.

Le jour où un remaniement plus équitable des comtés aura été effectué pour permettre au corp électoral d'exprimer son jugement,—ce n'est pas être optimiste que de dire que le Gouvernement actuel aura son approbation.

D'ailleurs, dans le cours de la vacance dernière, n'avons-nous pas eu, en différentes occasions, et sur différents points de ce Dominion, l'expression du sentiment populaire?

C'est bien l'heure où jamais de dire, en face de ce sentiment du peuple exprimé, en présence de ce courant d'idées, en présence des chiffres qui crient la bonne administration du Gouvernement, en constatant les progrès accomplis en un temps aussi court,—de dire et répéter, si la Providence, si le peuple est avec nous, pourquoi êtes-vous contre nous? Pourquoi êtes-vous contre nous, messieurs de la gauche, lorsque la routine est rompue dans l'industrie, le commerce et l'agriculture, pour faire place à l'esprit de progrès et à la prospérité, pourquoi êtes-vous contre nous lorsque le peuple est avec nous?

Comme je le disais, il y a un moment, l'heure des incertitudes, des atermoiements, des apothéoses est passée. Le Canada, notre patrie commune, a besoin du concours de tous les hommes de bonne volonté. Représentants du peuple, à nous incombent la tâche glorieuse, la bonne fortune, je devrais dire, d'user notre travail, nos énergies pour faire de ce pays non pas seulement la plus belle des colonies mais bien la nation de demain.

Je termine, monsieur l'Orateur, en remerciant mes collègues dans cette Chambre de s'être souvenu que la jeunesse est généreuse, confiante et enthousiaste, et de m'avoir été indulgents en cette circonstance.

J'abonde dans les remarques de l'éloquent proposeur de l'adresse en réponse au discours du trône, et il m'est infiniment agréable de le seconder.

[M. Lavallée.]

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Nous avons tous été intéressés, et même ravis, d'entendre l'honorable représentant d'York (N.-B.) (M. McLeod) et l'honorable représentant de Bellechasse (M. Lavallée). Je dis que nous avons tous été intéressés et ravis, bien que certains d'entre nous, et je suis du nombre, nous ne puissions accepter les affirmations de fait et les expressions d'opinion émanant de ces honorables députés. Malgré toutes nos divergences, cependant, nous, membres de la gauche, nous sommes heureux de nous joindre à nos amis de la droite pour féliciter à la fois celui qui a proposé l'adresse et celui qui l'a appuyée. L'honorable député d'York (N.-B.) nous est arrivé précédé d'une réputation acquise dans une autre sphère; et ce n'est que justice, en même temps que c'est un réel plaisir pour moi, de reconnaître que dans la présente circonstance il a été à la hauteur de sa réputation. Bien que à plusieurs égards, comme je le disais il y a un instant, nous soyons divisés d'opinion, je reconnais qu'il s'en est exprimé avec beaucoup de bonheur. Il a été particulièrement heureux dans l'expression, à l'adresse de Leurs Altesses Royales, des sentiments de profonde sympathie que nous avons éprouvés pour elles, comme tout le peuple canadien, dans cette cruelle épreuve qu'elles viennent de traverser: je veux dire, pour l'une, ces longs jours de souffrances, de suspens entre la vie et la mort, et pour l'autre, ces longs jours d'angoisse et d'inquiétude. C'est la simple vérité connue de tous, comme l'a déclaré l'honorable représentant d'York (N.-B.), que la réjouissance a été générale dans toutes les classes de notre société à la nouvelle du rétablissement presque miraculeux de Son Altesse Royale; et cela non seulement à cause de la position élevée qu'elle occupe, mais encore plus en raison de ses nombreuses vertus domestiques et grâces féminines, de ses multiples excellences du cœur et de l'esprit dont elle a fourni tant de preuves au cours de son bref séjour parmi nous. Toutes les classes de la nation ont appris à connaître, et de jour en jour apprécient de plus en plus ces qualités de l'esprit et du cœur. Et chaque jour les prières du peuple s'élèvent ferventes vers le ciel pour son complet rétablissement.

L'honorable député ne sera peut-être pas surpris, d'autre part, si je lui avoue que je

l'ai trouvé un peu moins heureux dans sa manière de s'exprimer lorsque, changeant de sujet, il a traité de l'administration des affaires publiques. A l'égard du Gouvernement et de son administration de la chose publique, il s'est servi des termes les plus élogieux, il a pris un ton qui n'était pas entièrement d'accord avec le témoignage pur et simple des faits. Ce que j'en dis n'est pas, bien entendu, sous forme de reproche à l'honorable député; car je n'ai pas oublié mes propres années de jeunesse; je sais que les jeunes gens sont toujours excusables de montrer de l'enthousiasme, et même d'exagérer dans ce sens, jusqu'à l'extrême limite de l'aveuglement le plus complet.

Si ce n'était la première année que l'honorable député occupe un siège en cette Chambre il aurait, j'en suis convaincu, sommé le Gouvernement d'expliquer le retard qui s'est produit dans la convocation du Parlement, il lui aurait demandé pourquoi il avait laissé passer les mois de novembre et de décembre sans rien faire pour l'expédition des affaires publiques. L'honorable député ne sait pas, comme nous savons, vous et moi, monsieur l'Orateur, et comme le Gouvernement sans doute s'en souvient, que, aux termes de la loi de notre Parlement, loi bien connue, bien qu'elle ne soit pas écrite, les Chambres doivent être convoquées de bonne heure à l'automne, et jamais plus tard que le mois de novembre, à moins que quelque grave événement public n'y contrevienne.

Cette règle est tellement bien admise, qu'il y a quelques années il fut décidé, en conséquence, que l'exercice financier courrait du 1er avril au 31 mars, et non pas comme cela s'était fait jusque-là du 1er juillet au 30 de juin. Quelle raison pouvait-on avoir de ne pas convoquer le Parlement, suivant la règle ordinaire, de bonne heure à l'automne? Quelle raison le Gouvernement peut-il invoquer pour s'excuser de ce retard? Quelle excuse peut-il avoir, sauf celle qu'invoque le débiteur insolvable dont les dettes sont nombreuses et l'actif faible, et qui remet au plus tard possible la date fatale du règlement de compte? Aussi le Gouvernement s'est-il appliqué à remettre, à remettre et à remettre encore la date de convocation du Parlement jusqu'au dernier moment où il s'est vu forcé de rencontrer ce créancier et ce maître, avec un actif très faible et un bilan très chargé.

Si l'honorable représentant d'York (N.-B.) siégeait depuis plus longtemps en cette Chambre, il aurait remarqué du nouveau sur les banquettes ministérielles. Sans doute l'honorable député de Bellechasse s'est aperçu du changement, car voilà deux sessions qu'il est ici. A propos, il est deux circonstances que je désire signaler à l'attention, dont l'une nouvelle et l'autre pas. Le fait nouveau, c'est que nous avons enfin sur les banquettes ministérielles un solliciteur général. On a beaucoup tardé à remplir cette vacance. Le manteau est resté en suspens à peu près deux ans; mais le voilà enfin tomber sur les épaules de l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen). Mes compliments au solliciteur général. Je parle franchement en déclarant que je le crois bien qualifié pour remplir cette charge, bien qualifié au point de vue professionnel, et encore mieux qualifié au point de vue politique. Voilà déjà quelques années qu'il siège en cette Chambre. Il m'a été donné de l'observer presque depuis le jour de son entrée ici, et dès sa première apparition il nous a donné mainte preuve de la souplesse de son esprit et de son maître talent de dialecticien. Mais, s'il m'est permis de parler en toute franchise et de reconnaître pleinement le mérite de l'honorable député de Portage-la-Prairie, je dois dire que s'il est rhéteur habile, il est sophiste plus habile encore.

Il se trouve peu d'hommes, en cette Chambre ou ailleurs, aussi aptes que l'honorable monsieur à présenter sous de beaux dehors des sophismes ou des paradoxes. Lorsqu'il s'agit de faire paraître qu'on a raison alors qu'on a tort, peu d'hommes sont en mesure de rendre plus de services que le nouveau solliciteur général. Et si l'honorable ministre du Commerce (M. Foster) était à son siège, je le mettrais en garde contre ce rival, car sur son propre terrain le solliciteur général pourrait bien lui en remontrer. Or, c'est là qu'est le mystère pour moi: Les talents de l'honorable député de Portage-la-Prairie sautaient aux yeux, et non seulement de la Chambre, mais du public, mais de tout le monde. Comment se fait-il alors que le premier ministre ait mis si longtemps à les découvrir?

Je ne me figure pas que le premier ministre, dont l'esprit est si pénétrant, ne se soit pas aperçu de ce qui était évident pour tous. Pourquoi donc a-t-il laissé un

an, deux ans, se passer, sans remplir cette vacance par la nomination qu'il vient de faire. Sans doute il est possible que tout persuadé qu'il fut du mérite de l'honorable député de Portage-la-Prairie, il se soit aperçu qu'il n'était pas le seul aspirant. Les candidats pullulaient. En face de moi en ce moment j'en aperçois un, deux, trois, quatre, cinq, six. (Exclamations.) Oui, j'en aperçois six, tous y ayant les droits, au dire de leurs amis, et chacun persuadé que ses titres étaient supérieurs à ceux de tous les autres. Comment se fait-il qu'ils ont été laissés de côté et que l'honorable député de Portage-la-Prairie ait été choisi de préférence? C'est ici que la souplesse d'esprit de l'honorable monsieur est venue à son secours. Il se rendit compte que pour être préféré, il lui faudrait mettre en œuvre quelque chose de plus que son simple talent d'avocat. Il ne se borna pas à déployer ce talent dans l'enceinte parlementaire; il montra aussi les dents. Et lorsque le premier ministre eut aperçu ces dents acérées, prêtes à s'enfoncer dans ses chairs tremblantes, il n'hésita plus.

Vous vous souvenez que vers la fin de la dernière session la loi des banques revint du Sénat avec quelques modifications. Le ministre des Finances qui était chargé du bill, accepta ces modifications et en expliqua la portée à la Chambre. Elles n'étaient pas de conséquence, elles n'étaient que pour la forme, dit-il, et tout en rendant la mesure un peu moins imparfaite, ne portaient nullement atteinte à ses dispositions essentielles. Aussitôt il se produisit un soulèvement d'indignation, ou plus exactement d'indignation simulée, dans les rangs de la droite. D'honorables députés se levèrent pour protester et le plus hardi de tous fut l'honorable représentant de Portage-la-Prairie (M. Meighen). Il s'attaqua des plus violemment à la teneur des projets d'amendement; il affirma que l'esprit du bill en était radicalement changé; il dirigea ses traits sur le Sénat, qu'il ne pouvait atteindre, par-dessus la tête des ministres, à qui il ne voulait aucun mal.

Ces paroles comportaient plus qu'une attaque; elles étaient un avertissement. Mon très honorable ami, qui a lu l'histoire parlementaire de l'Angleterre, se rappelle que sous le ministère de sir Robert Walpole, un jeune officier de cavalerie fut élu membre du parlement et qu'après avoir entendu son premier discours, le premier ministre dit à ses amis: "Voici un coursier qu'il faudra brider."

Il est évident qu'après avoir entendu l'honorable député de Portage-la-Prairie, le premier ministre s'est dit qu'il serait plus prudent de le museler. Malheureusement, vu que mon très honorable ami a choisi comme modèle l'illustre William Pitt, comte de Chatham, et vu que le ministre des Finances s'est permis d'approuver l'action du Sénat, l'honorable solliciteur général sera bien forcé de l'approuver également, quels que puissent être ses sentiments intimes.

Un autre point sur lequel je désire appeler l'attention et qui devient d'occurrence assez commune, c'est l'absence de l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster). Je sais qu'il est en ce moment en Angleterre où il assiste aux séances de la commission nommée conformément à une résolution votée lors de la dernière conférence impériale. Ces fonctions sont certainement importantes, mais elles ne relèvent en rien du ministère du Commerce et de l'Industrie; d'ailleurs, cette mission n'aurait jamais dû être confiée à un ministre de la couronne. Le gouvernement précédent avait désigné à ce poste un homme de grande compétence en matière commerciale et jouissant d'une haute réputation dans le monde de la finance, M. P. C. Larkin. Mais le Gouvernement actuel, en arrivant aux affaires, s'empressa d'annuler cette nomination. Cette démission fut, je crois, la première de toutes celles qui devaient suivre et nous n'en avons pas encore vu la fin.

Le ministre du Commerce et de l'Industrie n'aurait jamais dû se charger de cette mission. Il aurait dû se rappeler le précepte évangélique qui dit que nul ne peut servir deux maîtres, car il aimera l'un et détestera l'autre, ou s'inféodera à celui-ci au détriment de celui-là. C'est exactement ce qui a eu lieu. En s'acquittant de ses fonctions de commissaire, mon honorable ami a oublié ses devoirs comme ministre. Il a été absent durant la plus grande partie de la dernière session et il est possible qu'il ne puisse assister à la session actuelle.

Il est vrai que l'an dernier il avait une excuse, comme l'a laissé entendre l'honorable député qui a proposé l'adresse; il était à la recherche de débouchés pour les produits canadiens — une ambition très louable. Il a visité la Chine et le Japon, ce que je ne lui reproche pas, mais il m'est parvenu de source autorisée qu'il se propose d'envoyer des boulangers dans ces deux pays, pour habituer les Chinois et les Japonais à substituer le blé au riz dans

leur alimentation. Je répète que je n'en fais pas un reproche à l'honorable ministre, au contraire, je l'en félicite. Que le ministre ne se borne pas à envoyer des boulangers; qu'il envoie également des pâtissiers, des cuisiniers et tous les ustensiles de cuisine les plus perfectionnés, en vue de modifier les préférences gastronomiques des habitants du Céleste Empire; en vue de les amener à renoncer aux nageoires de requins, aux racines de bambou, aux œufs de canards vieux de deux ans, et les habituer à se nourrir de céréales, sans oublier le " porridge ", cette nourriture des races vigoureuses et libres de ce continent.

Si par son voyage en Chine et au Japon, l'honorable ministre du Commerce parvient à faire vendre au Canada un seul baril de farine de plus, il aura fait plus pour le pays que tout ce que le Gouvernement a fait depuis qu'il est aux affaires.

Le discours du trône est remarquable à un double point de vue par ce qu'il contient et par ce qu'il ne dit pas. Je dirai d'abord un mot des sujets qu'il mentionne. Il y a d'abord un paragraphe concernant le chemin de fer de la baie d'Hudson, question que je n'entends pas discuter en ce moment; nous aurons besoin sur ce point de plus de renseignements que n'en contient le discours du trône. Permettez-moi de citer en entier le paragraphe concernant le Transcontinental national:

Les travaux sur le chemin de fer national transcontinental ont été poussés rapidement pendant la dernière année. En dépit des obstacles que rencontre la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, et la nécessité de trouver des points terminus, tout le progrès possible a été fait pour compléter, au plus tôt, cette importante entreprise.

Si les travaux sur le chemin de fer national transconstinental ont été poussés rapidement, nous n'en avons d'autre preuve que cette assertion du discours du trône et nous ne sommes guère en état d'entreprendre la discussion de la question. Quoi qu'il en soit, nous en savons assez pour affirmer sans crainte d'être contredits que si les travaux ont été poussés activement, ce n'est certainement pas sur la partie de la voie entre Cochrane et Québec. Cette partie du chemin devrait être en pleine exploitation à l'heure présente, et cependant, le chemin est loin d'être achevé. Le 19 février dernier, à la Chambre haute, le sénateur Casgrain a déposé la question suivante:

D. Combien de milles restait-il encore à terrasser entre Cochrane et la ville de Québec, le 1er novembre 1912?—R. 35 milles.

D. Sur combien de milles les rails ne sont pas posés, à l'heure présente?—R. 88 milles.

Ainsi, à la fin de la saison, l'automne dernier, il restait encore 35 milles de terrassement à faire et les rails n'étaient pas posés sur une distance de 88 milles, sur cette section du chemin. Le travail qu'il restait à faire n'était pas considérable et on aurait pu croire qu'il aurait été terminé dans le courant de l'été. Je crois que les 35 milles de terrassement sont faits entre Cochrane et Québec. Cependant la voie n'est pas encore en exploitation et ne peut pas l'être. Quelle en est la raison? La raison en est que le Gouvernement a négligé d'assurer la créationt d'un terminus dans la ville de Québec. Qu'a-t-il fait depuis deux ans qu'il est aux affaires? Lorsque nous avons remis nos portefeuilles, au mois d'octobre 1911, nous avions passé des marchés pour une gare maritime provisoire. Nous avions concédé une entreprise d'un million de dollars pour l'érection d'une gare au marché Champlain. Nous étions prêts à concéder l'entreprise, je crois même que le marché était signé, pour la construction d'un quai d'environ 2,000 pieds sur le Saint-Laurent; ce travail devait coûter quelque chose comme $5,000,000.

Ces travaux étaient absolument nécessaires pour mettre la voie en exploitation. Il est impossible d'exploiter un chemin de fer si nous n'avons pas de gare. Il n'est pas possible non plus d'exploiter une ligne de paquebots que nous espérons avoir, si nous n'avons pas de quai.

Qu'a-t-on fait sous ce rapport? Rien; pas un seul pied de quai n'est construit à l'heure présente. Rien n'a été fait non plus au sujet de la gare. Le ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) a annulé le marché que nous avions fait. Il nous a fait savoir, il y a à peu près deux ans, au cours de la session 1911-1912, qu'il ne voulait pas d'une gare au marché Champlain et que son intention était de construire une gare commune ailleurs. A cette même date, il a annoncé qu'il aurait une gare secondaire au marché Champlain. A-t-on commencé à construire cette gare secondaire? Non. Tout ce qui a été fait pour créer une gare terminus, c'est qu'on a commencé à construire des ateliers. L'ancienne commission avait décidé de construire ces ateliers à Saint-Romuald; le terrain avait été acheté et préparé, mais la nouvelle commission a jugé à propos de changer l'emplacement et d'installer les usines à Saint-Malo; c'est-à-dire de les construire dans la vallée de la rivière Saint-Charles et non sur les bords du fleuve Saint-Laurent. Je m'abstiens de me prononcer sur ce point, car nous n'avons pas encore les renseigne-

ments nécessaires. Je sais cependant que, même si pour des raisons de génie civil, il était préférable de changer l'emplacement, les ateliers de Saint-Malo ne pourront pas être utilisés tant qu'on n'aura pas construit un tunnel entre les deux vallées, ainsi que l'a reconnu l'honorable ministre des Postes lui-même. A-t-on commencé le percement de ce tunnel? Pas du tout. Il est impossible de dire quand commenceront les travaux; sur ce point nous n'avons pas le moindre renseignement, du moins autant que je sache.

Combien de temps exigera le percement de ce tunnel? Nous n'en savons rien. Nous ne savons même pas si les études préliminaires ont été faites. Jusqu'à présent, le Gouvernement n'a absolument rien fait pour compléter la voie et en permettre l'exploitation. Un autre point au sujet duquel nous devrons demander des renseignements au ministre des Chemins de fer, c'est celui d'une gare centrale qui serait commune au chemin de fer canadien du Pacifique et au Grand-Tronc-Pacifique. Je désirerais savoir si les officiers du Grand-Tronc-Pacifique ont été partie à cet arrangement. J'ai lieu de croire, je crois même pouvoir affirmer sans crainte d'être contredit, que tous ces changements ont été faits sans le consentement ou l'approbation des officiers du Grand-Tronc-Pacifique et cependant l'approbation de ces derniers est nécessaire, aux termes de la loi votée par le Parlement en 1903. Si le Grand-Tronc-Pacifique avait approuvé ces changements, le Parlement en serait certainement averti depuis longtemps, mais jusqu'à présent nous avons été tenus dans une ignorance absolue. Si je me trompe sur ce point, je serais bien aise d'en être informé et j'espère que le Gouvernement saisira la plus prochaine occasion de nous faire connaître ce qui en est. J'irai même jusqu'à dire qu'il est du devoir du ministre des Chemins de fer de déposer sur le bureau de la Chambre, le plus tôt possible, non seulement le rapport de la commission d'enquête sur le fonctionnement de l'ancienne commission, mais aussi tous les renseignements concernant les changements autorisés par la nouvelle commission, dans la construction du Transcontinental.

L'honorable député qui a proposé l'adoption de l'adresse en réponse au discours du trône, a fait allusion à certains faits qu'on ne peut trouver dans ce document. De ceux-là on en trouve au moins deux. C'est avec surprise que j'ai entendu mon honorable ami d'York, (N.-B.) (M. McLeod) nous dire que le projet soumis était juste et équitable à tous les points de vue. Je lui dis—et nous aurons plus d'une fois l'occasion de débattre ce point en cette Chambre même—que le bill relatif à la voirie était non seulement injuste, mais qu'il venait en contradiction flagrante avec la Constitution du Canada. On a dit plus d'une fois que le but de ce projet de loi était d'aider les provinces. Voilà ce que je ne nie pas et ce que nous n'avons jamais mis en doute; nous avons toujours défendu le principe de ce bill, mais nous avons condamné la façon dont on projetait d'aider les provinces dans ce projet de loi dont la portée était directement opposée à celle d'une autre mesure proposée par le ministre de l'Agriculture et destinée, dans l'esprit de son auteur, à aider les provinces en ce qui a trait à l'agriculture. De ces deux bills l'un fut adopté et devint loi, l'autre fut modifié avant de faire partie de nos statuts et si l'on ne le retrouve pas dans ces derniers, la faute ne saurait en être imputée à l'opposition, ni même au Sénat; non, car la responsabilité retombe sur la tête du Gouvernement qui se trouvait impuissant à soumettre un projet de loi conforme, sous tous rapports, à l'esprit et à la lettre de la Constitution. J'ai à la main le projet de loi déposé, l'an dernier, et qui a pour but d'aider les provinces en ce qui concerne l'agriculture. Ce bill fait partie de notre législation; personne ne s'est opposé à son adoption. L'article 4 stipule que le Parlement devra affecter certains fonds déterminés. Le paragraphe 1er de l'article 4 décrète:

> La balance du crédit affecté à chaque exercice doit être répartie et versée aux gouvernements des provinces respectives en proportion de la population des dites provinces, constatée par le dernier recensement décennal.

Cela est-il juste? Certes, et cela est, en outre, conforme à la Constitution. On devra accorder, chaque année, un crédit dont le chiffre sera basé sur le recensement de la population actuellement en vigueur et l'on se trouvera dans l'obligation de payer ce crédit aux gouvernements de chaque province. S'agit-il ici des conditions mêmes du projet de loi relatif à la voirie? Aucunement. Si le projet en question eut contenu ces conditions, il aurait été adopté et ferait, aujourd'hui, partie de nos statuts, tout comme le projet de loi concernant l'agriculture se retrouve, aujourd'hui, dans notre législation fédérale. Voici les conditions qu'on relève dans le bill relatif aux grandes routes; qu'on les compare avec celles que je viens de lire et que je tire du projet de loi concernant l'agriculture.

Le Gouverneur en conseil peut, chaque année, suivant tels termes et soumis à telles conditions prescrites par arrêté du conseil, accorder aux différentes provinces du Dominion, comme aide destinée à l'amélioration des grandes routes ou des ponts existants, ou à la construction de nouveaux ponts et routes publiques, ou à toute fin semblable, des subventions n'excédant pas en tout tel montant que le Parlement peut voter, chaque année, à cette fin.

Le Gouvernement peut, à son gré, ne pas payer directement à la province, ainsi qu'il est stipulé dans le statut ayant pour objet de donner de l'aide à l'agriculture; il lui est loisible, en outre, de conserver pour lui-même les deniers votés par le Parlement.

Je demande à l'honorable représentant d'York (N.-B.), qui ne faisait pas partie de cette Chambre, l'an dernier, et qui n'a peut-être pas étudié cette proposition avec toute l'attention que nous lui avons donnée, nous qui nous trouvons ici, de comparer le statut avec ce projet de loi et de nous dire ensuite s'il peut approuver le projet de loi relatif à la voirie. Ne nous avouera-t-il pas, au contraire, en toute sincérité, que la seule méthode qu'on aurait dû adopter était celle choisie par l'honorable ministre de l'Agriculture: payer ces deniers aux provinces, laissant celles-ci libres de les dépenser à leur gré. Voilà ce que dit la Constitution. Si nous admettons—ce que personne ne peut nier—que les chemins publics relèvent de la juridiction des législatures provinciales, pourquoi n'a-t-on pas agi de la façon que je rappelle et pourquoi n'a-t-on pas suivi dans le projet de loi relatif à la voirie le principe adopté dans le bill relatif à l'instruction agricole? Jusqu'à présent, nous n'avons pas reçu de réponse satisfaisante sur ce point et nous devons abandonner tout espoir d'en obtenir une, parce que l'on ne peut en trouver de valable.

Ce que ne mentionne pas encore le discours du trône, c'est le projet de loi concernant l'aide destinée à la marine de guerre. Il y a trois semaines à peine, le correspondant du "Times," de Londres, qu'on suppose connaître à fond les secrets du Gouvernement, écrivait à son journal, dans une lettre que tout le monde aurait pu lire, s'il s'en eut donné le mal, que le projet de loi que je viens de mentionner serait présenté à nouveau. Ce n'est pas là ce qui va se produire. Sur ce point, je n'ai pas de commentaire à soumettre; je me contente de faire observer que le fait qu'on se refuse à déposer cette proposition, aujourd'hui, constitue la meilleure justification possible de l'attitude suivie par le parti libéral sur cette question et donne amplement raison aux auteurs de la modification votée par le Sénat, au cours de la dernière session.

L'attitude du Sénat, au dernier jour presque de la session écoulée, a soulevé l'ire et les reproches des membres de la droite. A cette occasion, l'honorable ministre des Finances (M. White) a discuté l'acte et l'attitude d'un de ses vieux amis qui est aussi le mien depuis longtemps. J'ai nommé sir George Ross, présentement chef du parti libéral au Sénat. Il s'est efforcé de tancer d'importance, pourrais-je dire, sir George Ross. Il l'a comparé à Daniel Webster, à qui il a attaché l'épithète de grand apostat; puis, il lui a appliqué ces vers écrits pour Webster:

Walk backwards; with averted gaze
Hide the same.

La colère de mon honorable ami a eu le temps de se calmer. Quoi qu'il en soit, je lui dis—et j'espère qu'il a assez de sang-froid maintenant pour comprendre—que les épithètes dont il s'est servi à l'endroit du disparu constituaient le plus bel éloge qu'il pouvait faire de l'homme d'Etat vivant, parce que l'histoire, dans son jugement impartial, n'a pas démontré le bien fondé des qualificatifs appliqués à Daniel Webster. Bien au contraire, on rencontre aujourd'hui, tout comme on trouvait, aux jours de Daniel Webster, des hommes qui ne peuvent accepter d'emblée ces qualificatifs qu'on lui applique à propos de l'acte que mon honorable ami a mentionné, au cours de la dernière session. En 1850—mon honorable ami ne l'ignore pas—les difficultés entre le nord et le sud de l'Union américaine avaient atteint un degré d'aigreur outrée. Il existait un sentiment qui se développait de jour en jour, et Henry Clay, le plus grand apostat de l'Union, à ce temps-là, présenta une résolution qui était—non, je ne dois pas dire destinée, parce qu'elle n'atteignit pas son but—mais qui, dans l'intention de son auteur, devait tendre à faire disparaître les dissensions toujours croissantes entre les deux parties de l'Union. Daniel Webster appuya cette législation et, parce qu'il prenait cette attitude, il fut censurée par certains partisans de l'abolition de l'esclavage qui demeuraient dans les états du Nord. Au nombre de ces partisans se trouvaient, je dois le dire, des hommes d'un haut caractère, certes, tels que Théodore Parker, Horace Mann et James Russell Lowell. Le résultat fit voir que la passion pourrait obscurcir les plus brillantes intelligentes elles-mêmes et que certains hommes bien intentionnés ne peuvent jamais concevoir que l'attitude que l'on peut prendre sur une question publique et qui diffère de celle

qu'ils ont eux-mêmes arrêtée, n'est pas aussi noble que la leur; cela démontre encore qu'il se trouve des hommes qui ne pardonnent jamais à ceux dont l'intelligence pénètre plus loin que l'horizon qui les entoure eux-mêmes. Daniel Webster eut la bonne fortune de vivre assez longtemps pour voir un grand nombre de ses adversaires modifier l'opinion qu'ils s'étaient formée de lui. Aussi, tel que je le disais, il y a un instant, le jugement de l'histoire n'a pas confirmé ces épithètes appliquées à Daniel Webster et auxquelles mon honorable ami a fait allusion. Et si l'honorable député veut relire le dernier, qui est aussi le meilleur, des discours de Webster, il constatera que ce discours, bien que prêtant le flanc à la critique, quant à certaines de ses parties, est tenu, à bon droit, par Cecil Rhodes lui-même, comme indiquant une très forte puissance de conception digne du véritable homme d'Etat. Il y a plus. L'un des plus grands esprits qu'a comptés la dernière génération, James G. Blaine, dans son ouvrage intitulé: "Twenty Years of Congress", dit:

> L'étude la plus approfondie de ses critiques les plus sévères doit nous faire reconnaître que M. Webster entrevoyait devant lui une obligation divisée et qu'il a choisi la partie qui, dans son jugement patriotique, s'imposait, étant donné le danger suprême de l'heure.

Je recommande à mon honorable ami l'examen attentif de ses paroles. Eclairé par son jugement patriotique, sir George Ross a aperçu le danger suprême de l'heure et c'est là le motif de l'attitude qu'il a prise.

Sir George Ross est bien connu comme étant un impérialiste ardent, mais dans cette circonstance, surgissait une question d'une importance suprême, certes; il s'agissait d'une question intéressant l'autonomie du Canada et c'est ce principe qui l'a déterminée.

Mon honorable ami reconnaîtra, maintenant que cette question est réglée—pour le présent du moins—que le projet de loi qui a été soumis, au cours de la dernière session, ne constituerait même pas une mesure d'urgence, bien qu'on lui ait appliqué ce qualificatif. Il s'agissait simplement d'une mesure d'urgence impliquant une politique de contribution, une politique dénoncée par ceux-là mêmes qui présentaient ce projet de loi. Une politique que rien de réel ne pouvait excuser alors. Ils l'ont soumise sous le prétexte fallacieux de l'urgence. L'urgence? qui parle aujourd'hui d'urgence? Douze mois se sont écoulés depuis que mon très honorable ami le premier ministre a présenté cette mesure. Douze mois et plus ont passé depuis le temps qu'il a entrevu le

péril allemand. Il voyait alors l'Allemagne prête à fondre sur l'Angleterre. Il apercevait à l'horizon des nuages sillonnés d'éclaires; il entendait le roulement et le grondement du canon. Mais, aujourd'hui, mon très honorable ami peut vivre en paix. Le ciel est serein et la température modérée. Il a, je crois, entendu les paroles du lord chancelier que les journaux ont rapportées par tout le pays, l'an dernier, paroles faisant voir la cordialité des relations qui existent entre l'Allemagne et l'Angleterre; il doit avoir lu, avec une satisfaction profonde, qu'il y a cinq semaines à peine, une difficulté qui avait surgi entre les deux pays au sujet d'un certain territoire africain, avait été réglée d'une façon tout à fait amicale. Depuis ce temps jusqu'à ce moment, les relations entre les deux pays, qui étaient amicales au mois de septembre dernier, sont devenues absolument cordiales. Le jour s'est fait sur ce point, et nous savons maintenant combien le pays, l'empire et le monde de civilisé ont été leurrés sur cette question de prétendue urgence. Nous constatons, aujourd'hui que nous avons la preuve du fait, comment se créent et se répandent ces paniques dont nous avons entendu parler plus d'une fois en cette Chambre.

On a eu la preuve que les fauteurs de ces paniques ne sont autres que les constructeurs de pièces de blindages et les grandes maisons de construction navale, qui n'hésitent pas à lancer de fausses nouvelles dans le but de se faire commander des navires. L'affaire est venue devant le reichstag d'Allemagne, où lecture fut donnée de la lettre suivante que certaine maison avait adressée à un de ses représentants à Paris:

> Nous venons de vous prier par dépêche d'attendre à Paris notre lettre de ce jour. La raison d'être de la dépêche, c'est que nous aimerions à obtenir l'insertion dans l'un des journaux à plus fort tirage de France—de préférence dans le "Figaro"—d'un article portant que les autorité militaires de la république ont décidé de mettre beaucoup plus d'empressement à munir les troupes de mitrailleuses nouvelles et de commander deux fois plus de ces engins qu'elles ne se l'étaient d'abord proposé. Vous nous obligeriez beaucoup en faisant publier un article dans ce sens.

Cette lettre portait la signature de deux directeurs d'une maison réputée honorable. Dénoncée au reichstag, l'affaire ne put en rester là, parce que l'on constata que certains officiers de l'armée avaient reçu des pots-de-vin pour lancer cette fausse nouvelle. Mis en jugement, ces officiers ont été condamnés; ils subissent en ce moment leur peine.

On connaît maintenant l'origine de ces paniques périodiques qui troublent la paix

mondiale et qui, si elles ne provoquent pas de guerre, ne manquent jamais d'apporter de grosses commandes aux fabricants d'armements.

Il est de plus établi—je ne dirai pas qu'on en a la preuve, mais on prétend (et je ne sache pas que l'allégation ait été réfutée) que le renseignement qui nous a été fourni au sujet des armements de l'Allemagne n'était pas digne de foi, qu'il était faux et péchait par exagération. En ceci, je ne parle pas de science personnelle, mais je me fonde sur certain article publié par M. A.-G. Gardiner dans les colonnes du " Daily News and Leader ", de Londres. Je signale à l'attention le paragraphe suivant de cet article:

L'affaire de M. Mulliner, des ateliers de la Coventry Ordnance, fit voir comment on s'y prenait. C'est M. Mulliner qui fut l'auteur, le véritable fauteur de la fameuse terreur panique de 1908-1909 ; c'est lui qui fournit au Parlement et aux journaux les éléments de cette agitation mémorable; c'est lui dont le témoignage fut invoqué avec tant d'effet par M. Arthur Lee, M. Duke, M. Balfour et d'autres. C'est encore lui qui fut solennellement admis devant le cabinet —le cabinet anglais—pour le mettre au courant des faits et gestes de la maison Krupp, pour lui apprendre que cette maison employait les 38,-000 ouvriers de plus dont parlait M. Lee— quand, en réalité, le nombre des ouvriers avait été restreint de 1907 à 1909 ; pour le mettre au fait de l'accélération de la construction des navires et du danger de cette fatale année 1912 où les Allemands, donnait-on à entendre, se proposaient d'en avoir bientôt fait avec l'empire britannique. Au sortir de cette importante entrevue, M. Asquith et M. McKenna annonçaient à la chambre des communes que l'Allemagne aurait 17 dreadnoughts en 1912 au lieu des 13 qu'elle avait projeté de construire ; et M. Balfour renchérissait en déclarant qu'il en aurait 21 et peut-être même 25. 1912 venue, les Allemands avaient terminé la construction de 12 dreadnoughts.

Ce renseignement fourni par M. Mulliner, des ministres l'ont communiqué aux communes anglaises, et nos adversaires ont suivi leur exemple en cette Chambre. Je n'accuse pas le premier ministre d'avoir voulu recourir à une supercherie en cette matière, mais je l'en accuserai s'il revient encore, quand nous avons de pareilles preuves sous les yeux, nous parler de circonstances critiques.

Le péril allemand, s'il a jamais existé, a disparu; mais il est un autre péril, un autre danger beaucoup plus grave, un danger qui ne menace pas le sort de l'empire, mais qui ne peut manquer de faire des centaines de mille victimes parmi les sujets de Sa Majesté au Canada. En présence de ce danger, le Gouvernement, je dois le dire, a fait montre d'une singulière indifférence.

Au cours des quatre dernières semaines, le ministre des Finances a eu à deux reprises l'occasion de passer en revue la situation économique au Canada; la première fois, c'était à Montréal, au banquet des voyageurs de commerce; la seconde, à Gananoque, dans sa propre circonscription électorale. A l'une et l'autre de ces occasions, il a déclaré que la situation financière du pays est absolument satisfaisante. A l'entendre, elle ne l'avait pas toujours été, mais au moment où il adressait la parole, elle l'était redevenue: il n'y avait plus de nuages à l'horizon, l'orage avait passé. Pour éviter toute méprise à l'égard du ministre des Finances, je citerai ses paroles telles qu'elles furent rapportées dans la " Gazette " de Montréal, journal auquel, j'imagine, il ne trouve pas à redire. D'après la " Gazette ", il aurait dit à Montréal:

Notre pays a passé par sa période de jours sombres, et il s'en tirera bien. Je crois qu'au Canada comme en d'autres pays, la crise est venue et n'existe plus.

Au dire du ministre des Finances, la crise est venue et n'existe plus: la gêne a disparu et le Canada se retrouve en bonne situation. Ce langage ne me surprend pas, parce que nos adversaires proclamaient bien haut, il y a deux ans, quand la prospérité régnait partout, qu'il ne fallait rien changer à un état de choses satisfaisant. Il y a deux ans, le ministre des Finances préférait s'en tenir au statu quo, il ne voulait pas alors que l'on améliorât la situation; à une époque de prospérité, il ne voulait pas d'amélioration à une situation satisfaisante, et aujourd'hui que le pays traverse des jours sombres, ni lui ni son parti ne consent à remédier à une situation mauvaise.

De l'aveu même de mon jeune collègue d'York (N.-B.) (M. McLeod), nous sommes arrivés à une époque difficile; d'un autre côté, le peuple canadien me semble en être venu à la conclusion que les temps durs ne sont pas éloignés, puis que le Gouvernement s'est refusé, aux jours de prospérité, à améliorer une situation satisfaisante. Eh bien! les temps durs sont arrivés. Lorsque le ministre des Finances déclarait la crise passée, il avait deux faits sous les yeux. C'est la première fois depuis 1897 que l'on entend parler de chômage au Canada. A l'heure actuelle, c'est chose bien connue que des maisons florissantes, établies depuis de longues années, réduisent le nombre de leurs employés, que certaines réduisent les heures de travail, tandis que d'autres réduisent à la fois le nom-

bre des employés et les heures de travail, et que d'autres encore ont fermé leurs portes. C'est pourtant en face d'une situation pareille, quand on compte aujourd'hui à Montréal, à Toronto, à Winnipeg, à Régina, à Calgary, à Edmonton et à Vancouver pas moins de 100,000 sans-travail, que le ministre déclare que la crise est terminée et que la confiance peut renaître aussi grande qu'autrefois. Et c'est au moment même où le chômage est à l'ordre du jour, où l'argent se fait plus rare que jamais, que l'on voit s'élever de façon anormale le coût de tous les articles de première nécessité. Mais, déclare le ministre des Finances, il n'y a pas de crise et le Gouvernement, par conséquence, n'a pas à intervenir.

Il n'est pas le seul membre du cabinet qui ait pris une attitude semblable; nous avons plus d'une preuve que la situation présente des affaires laisse le Gouvernement dans une singulière indifférence. Le ministre du Travail a traité le sujet et émis l'opinion que l'excessive cherté des denrées est l'indice de la plus grande prospérité. Le ministre du Commerce a également énoncé son avis sur cette même question, avis que je trouve reproduit dans la " Gazette " de Montréal, édition du 10 décembre dernier. Dit le reporter:

> L'hon. Geo. E. Foster a fait ici, au théâtre Rideau, l'un des discours d'une série remarquable, disant des Canadiens qu'ils sont dépensiers et que pour diminuer la cherté de la vie, ils devront commencer par se corriger de ce défaut.

Le reporter attribue ensuite ce language à l'honorable Geo. E. Foster:

> Faisant allusion à la dépopulation des campagnes, M. Foster n'admet pas que ce soit par nécessité que les jeunes gens se dirigent vers les villes, il prétend qu'ils cèdent à la séduction de ces dernières. Il ne veut pas que l'on confie l'étude de la question à une commission. "Dieu sait", ajoute-t-il, "si nous en avons assez de commissions. Il y en a autant que de mûres sauvages. Les commissions errent dans le pays et gaspillent de la belle encre et du bon papier à rédiger des rapports qui sont mis de côté et ne servent jamais à rien. Ce n'est pas une commission qui remédiera à la situation. C'est aux gens eux-mêmes de prendre l'iniative. Les instituteurs et les parents ne doivent pas se borner à donner des conseils aux jeunes gens, ils doivent aussi leur apprendre que la plus ancienne des industries, l'agriculture, est aussi la plus noble".

L'avis est sage, mais ceux à qui il était donné ne l'ont pas suivi, car huit jours plus tard, si je ne me trompe, le Gouvernement chargeait une commission de s'enquérir de la cherté de la vie et des causes du dépeuplement des campagnes. Cette commission se compose de trois personnes bien connues à Ottawa; le président en est M. McDougald, commissaire des douanes, dont je ne puis dire que du bien. C'est un fonctionnaire précieux et de la plus haute compétence. J'en dirai autant de M. Coats, assistant sous-ministre du Travail. Je ne connais pas aussi bien M. James, mais de lui aussi on me parle en termes favorables.

Je tiens cependant à dire que pour aboutir à des résultats réels, pour accomplir quelque bien, cette commission ne devrait pas se composer de fonctionnaires de l'Etat. Ni le commissaire des douanes, ni l'assistant sous-ministre du Travail ni cette autre personne n'en devraient faire partie. Il est bien évident que ces commissaires devront restreindre le champ de leurs investigations. Il est un terrain sur lequel ils ne peuvent pénétrer. Si, comme plusieurs d'entre nous le supposent, si, comme le pays le suppose—je n'en dis pas davantage—la cherté de la vie tient à des causes politiques (et je considère que c'est à des causes politiques qu'il faut l'attribuer en partie), les commissaires oseront-ils s'en enquérir? Ils n'oseront pas, ils ne peuvent pas le faire; c'est un terrain dont l'accès leur est interdit.

En instituant cette commission, le Gouvernement a recouru à un moyen qui n'aboutira à absolument rien. S'il doit y avoir une enquête de cette nature, le soin en devrait être confié à certains membres du cabinet—comme par exemple au ministre des Douanes (M. Reid), au ministre du Travail (M. Crothers), au ministre du Commerce (M. Foster), pour ne nommer que ceux-là —qui se transporteraient sur les divers points du pays, depuis Halifax jusqu'à Vancouver, et prêteraient l'oreille à toutes les classes de la société: producteurs, consommateurs, cultivateurs, ouvriers, hommes de profession libérale, ministres du culte, ménagères—à ces dernières surtout, parce que c'est elles que la question intéresse le plus. Mais ce n'est pas ce que l'on a fait, la tâche a été confiée à une commission qui ne peut s'en acquitter qu'à demi, ainsi que l'attestera son rapport.

Occupons-nous maintenant du discours du trône. Je n'ai pas assisté, cela va sans dire, à sa rédaction, mais j'imagine que le ministre des Finances (M. White) a trouvé sa tâche rude lorsqu'il est parvenu à ce passage:

> Le Canada a joui des bienfaits d'une longue suite d'années prospères, et bien qu'actuellement les affaires soient un peu gênées par la crise financière qui sévit dans tout l'univers, je suis convaincu que cet état de choses ne sera que temporaire, et que les ressources illimitées du Canada, qui sont connues et appréciées si bien

et si universellement, nous garantissent pleinement la continuation de la prospérité et du progrès matériel.

En traçant ces mots:

Le Canada a joui d'une longue suite d'années prospères....

Il a dû hésiter, car c'était rendre un beau tribut d'éloges à l'ancien ministère qui a dirigé les affaires publiques pendant nombre d'années. Mais parvenu à ce passage:

Bien qu'actuellement les affaires soient un peu gênées....

Je me représente le ministre des Finances se disant: Il y a quelques semaines, j'ai prononcé un discours dans lequel je déclarais que la crise avait pris fin. Comment puis-je dire qu'elle sévit encore? A Montréal, il avait forcé la note. Le discours du trône ne fait que révéler la pensée de chacun et se sert d'un euphémisme en disant que les affaires sont un peu gênées. Mais devant l'aveu du ministère que l'état des affaires n'est pas satisfaisant, que faut-il penser de la conclusion qu'il tire? Nous avons l'aveu que la situation économique du pays n'est pas bonne, ainsi que l'aveu du ministère de son impuissance à remédier à un tel état de choses.

Lorsque le Gouvernement, avec beaucoup de répugnance, j'en suis certain, a fait dire à Son Altesse Royale que la situation économique du pays n'était pas bonne, il s'est borné à exprimer l'espoir qu'elle s'améliorerait. Il déclare que les ressources du Canada sont illimitées. Elles le sont, en effet; mais le Gouvernement doit-il se borner à faire fond sur les ressources du pays? Ne prendra-t-il aucune initiative lui-même? Jouera-t-il le rôle de la mouche du coche? Se croisera-t-il les bras? Il est vrai que nos ressources sont illimitées, mais il est prouvé que le pays ne livre pas ses richesses à ceux qui se bornent à en parler; ces ressources doivent être exploitées; les forces et l'intelligence humaines doivent les utiliser.

Ce n'est pas là ce que fait le ministre des Finances. Ainsi, le public a la preuve que le ministère, tout en avouant que la situation économique du pays n'est pas bonne, n'a rien à proposer afin de l'améliorer. Est-ce là ce que nous devons attendre de lui? Est-ce là ce que la population à lieu d'espérer après avoir confié il y a deux ans la gestion des affaires à ceux qui occupent aujourd'hui les bancs ministériels? Dirait-on à notre époque que le Gouvernement n'a qu'à jouir des délices que procure le pouvoir sans s'inquiéter de remédier à l'état de choses actuel? Si le ministère repousse toute responsabilité, il est de mon devoir de lui déclarer qu'il doit se mettre à l'œuvre. Il ne lui est pas permis de demeurer dans l'inaction. Il doit se charger des devoirs qui lui incombent. Que lui faut-il faire? Il y a maintes choses qu'il peut faire, qu'il devrait faire et que la population attend de lui.

Tout d'abord, comme le disait il y a un instant le représentant d'York (N.-B.), il doit procurer à ce pays, qui est jeune et en état de croissance, de plus vastes marchés que ses marchés actuels. Il est une chose qu'il peut accompilr d'un trait de plume; ouvrir les portes des Etats-Unis à nos producteurs de froment. De nombreuses délégations sont venues le lui demander. Je crois savoir que le ministre des Travaux publics (M. Rogers), qui nous disait l'an dernier qu'il savait remporter des victoires électorales, a déclaré au cours de l'élection de Macdonald que le blé serait dégrevé, si ce dégrèvement était d'intérêt public.

Quelle autre preuve lui faut-il? Il a reçu des délégués des cultivateurs des provinces de l'Ouest qui lui ont demandé d'admettre le blé en franchise. L'assemblée législative de la province qu'il représente ici a adopté à l'unanimité des voix une résolution, qui n'a pas été proposée par un libéral, mais par un conservateur, demandant le dégrèvement du blé. Ces jours derniers encore une vingtaine de membres de la législature d'Alberta sont venus solliciter l'admission du blé en franchise. Comment se fait-il donc que le discours du trône n'annonce pas que le blé sera franc de droit?

Le ministère ayant avoué que la situation économique du pays n'est pas satisfaisante, nous avions lieu de nous attendre qu'il prendrait des mesures. Nous avons été déçus à cet égard. Est-ce là tout ce que le ministère devrait faire? Non; il devrait faire ce qu'on lui a maintes fois demandé— soulager la classe agricole du fardeau des impôts qui pèse actuellement sur elle.

Il est un fait incontestable et sur lequel on devra nous fournir plus d'éclaircissements avant la prorogation. Chacun sait que nous ne produisons plus assez pour alimenter le marché domestique de certaines denrées dont notre production dépassait autrefois de beaucoup les besoins des consommateurs canadiens. Jadis, nous avions en surabondance du beurre et certaines viandes; aujourd'hui, nous importons du beurre, des viandes de mouton et d'autres comestibles. La classe agricole constate que la main-d'œuvre coûte si cher qu'elle ne peut pas faire les travaux qu'elle voudrait.

Il est de plus en plus clair que, pour stimuler l'industrie agricole, il faut lui procurer de plus vastes débouchés. Heureusement, les portes des Etats-Unis ont été ouvertes, sans l'intervention du ministère, à notre bétail, et les cultivateurs des provinces de l'Ouest ont vendu leurs bêtes à cornes plus cher qu'auparavant. Aussi, dans deux ou trois ans, il y aura dans ces provinces plus de bestiaux qu'il n'y en a eu depuis nombre d'années. Ce n'est qu'aiguillonné que le cultivateur donnera l'essor à son industrie de manière à obtenir du sol tout le rendement que nous pouvons en attendre.

Il est une autre chose que nous devrions faire. A l'heure qu'il est, la classe agricole de l'Ouest a à se plaindre d'un trust de marine marchande des Grands lacs. Elle a demandé qu'on remédiât à ce grief. C'est un grief grave, car ce trust prélève un impôt tant sur le producteur que sur le consommateur. De gré ou de force, le ministère devra résoudre ce problème. Il faut appliquer la loi et, si elle est insuffisante, la modifier afin de permettre au gouvernement d'apporter une solution a de pareils problèmes.

Le ministère doit aussi mettre à l'étude la question de la cherté de la vie. On me dira sans tarder, je le sais, que cette question n'intéresse pas uniquement le Canada. Je ne suis pas sans savoir qu'elle concerne tout l'univers civilisé. L'augmentation du coût de la vie chez toutes les nations civilisées démontre qu'elle tient à des causes universelles et qui peuvent être indépendantes de notre volonté. D'un autre côté, si nous considérons que le coût de la vie est augmenté d'un dixième en Grande-Bretagne et de la moitié au Canada, il est évident qu'il y a au Canada des facteurs qui n'existent pas en Grande-Bretagne.

Je désire poser la question nettement. Je ne prétends pas que le renchérissement des produits soit regrettable en lui-même. J'en citerai une cause immédiatement: depuis dix à quinze ans, la rétribution de la main-d'œuvre a augmenté dans le monde entier; il était donc naturel que la rétribution des ouvriers de ferme augmentât aussi, ce qui a eu pour résultat de faire renchérir les comestibles. Pendant des années, cette augmentation a été normale et graduelle et personne ne s'en est plaint. Mais, actuellement, la situation est différente. Nous constatons un large écart entre le prix que paie le consommateur et le prix que reçoit le producteur, et c'est cet écart que le ministère et le Parlement devraient s'efforcer d'amoindrir. Si le cultivateur touchait le prix que paie le consommateur, personne n'aurait d'objections graves à soulever et personne n'en soulèverait. Mais il y a lieu de trouver à redire lorsque le cultivateur ne reçoit pas le prix que le consommateur paie.

J'ai souvent lu que la cherté de la vie ne dépend pas du tarif. Je ne prétends pas qu'elle dépende uniquement du tarif, mais je déclare au ministre des Finances (M. White), qui est plus intéressé que tout autre dans cette question, que les trusts profitent des obstacles créés par le tarif pour favoriser leurs intérêts.

Et l'on nous dit qu'il n'y a rien à faire. On nous déclare que tout est pour le mieux; on nous apprend que le Gouvernement n'y peut rien. Je n'ai pas de conseils à donner à celui-ci; et si je lui en offrais, il ne les accepterait pas. Mais je lui dirai qu'il doit agir, qu'il le veuille ou non; qu'il ne peut pas se croiser les bras. Il ne saurait demeurer dans l'inaction; il doit agir.

Le discours du trône nous dit que les ressources du pays sont illimitées. Elles le sont, en effet. Elles l'ont toujours été. Elles l'étaient de 1893 à 1896 inclusivement. Pourtant, bien que les ressources du pays fussent illimitées, la population souffrait. Ce n'est qu'à l'arrivée d'un nouveau ministère, qui eut le courage de s'occuper de la situation, qu'a lui une ère de prospérité qui n'a pris fin que lorsque le Gouvernement actuel a pris en mains la direction des affaires.

Voilà quelques-uns des devoirs qui s'imposent au Gouvernement. Que celui-ci accepte mes vues ou non importe peu. Mais je lui dirai franchement—non, je ne le lui dirai pas, mais je dirai franchement au pays—que s'il se met à l'œuvre et accomplit ces devoirs avec courage, avec énergie et bon jugement, les usines s'ouvriront de nouveau, le commerce reprendra vigueur, l'équilibre s'établira quant aux prix des denrées entre le producteur et le consommateur, et nous verrons une autre ère de prospérité comme celle qui a suivi l'établissement du tarif de 1897. Mais si le Gouvernement ne veut pas agir de la sorte, d'autres hommes devront prendre la place des ministres actuels; il faudra des hommes qui ont prouvé par leurs actes passés qu'ils savent tracer des plans et ont le courage de les exécuter; des hommes qui ont prouvé que lorsque des difficultés ont surgi et que les temps de crise sont survenus, ils savaient faire face à la situation. Le Gouvernement acceptera ou repoussera mes

avis, mais s'il refuse de les écouter, le peuple prononcera entre lui et moi.

On a prétendu que le seul motif de l'attitude que j'ai prise en dehors de cette Chambre, et que je réaffirme ici, était le désir de revenir au pouvoir. Je ne prétends pas que le pouvoir me laisse indifférent. Si je l'étais, je ne serais pas digne du poste que j'occupe ici. Mais il y a une chose qui pour tout homme juste est plus précieuse que la possession du pouvoir, c'est le bien-être du pays dans lequel nous sommes nés et de l'administration duquel nous sommes responsables. Nous avons fait de grands sacrifices pour faire triompher nos opinions, mais si l'on ne veut pas les accepter, nous n'en voulons à personne. Nous vivons dans un pays libre, et chacun est maître de penser comme il veut. Mais, monsieur l'Orateur, je répète que personne ne peut voir sans indifférence l'état de choses qui existe aujourd'hui et, conséquemment, je propose que les mots suivants soient ajoutés à l'adresse:

Nous regrettons d'avoir à représenter à Votre Altesse Royale que bien que le gracieux discours par lequel Elle a ouvert la présente session du Parlement reconnaisse que les affaires sont dans une condition de dépression, cependant il n'y a aucune indication ou intention de la part de vos aviseurs de prendre des mesures pour remédier à cet état de choses.

Le très honorable R. L. BORDEN (premier ministre): Je concours pleinement dans les félicitations si justes et si éloquentes que mon très honorable ami a bien voulu offrir aux deux honorables députés qui ont proposé et appuyé l'adresse. Tous deux ont admirablement parlé, et bien que l'on ne puisse, naturellement, s'attendre à ce que les honorables membres de la gauche acceptent les vues qu'ils ont exprimées dans leurs discours concernant la conduite des affaires publiques. Néanmoins je constate avec beaucoup de satisfaction que ces derniers approuvent une bonne partie de leurs observations.

L'honorable député d'York (N.-B.) (M. McLeod) qui a proposé l'adresse, a déjà rempli une carrière distinguée; tout jeune encore il a atteint une position élevée dans les affaires publiques de sa province, et c'est avec hâte que la Chambre attendait son discours. Je concours entièrement dans ce qu'a dit l'honorable député de l'opposition à son égard; il s'est montré à la hauteur de ce que l'on attendait de lui comme orateur parlementaire. Mon honorable ami, le député de Bellechasse (M. Lavallée), qui vient de la vieille province historique de Québec, a maintenu la réputation de la digne race qu'il a si éloquemment représentée dans cette circonstance, et à prononcé, cet après-midi, un discours qui non seulement lui fait honneur, mais fait aussi honneur à sa province.

Je désire concourir tout particulièrement dans ce qu'a dit, non seulement l'honorable député d'York, mais aussi l'honorable chef de l'opposition, lorsque tous deux ont exprimé la grande satisfaction qu'éprouvait le peuple canadien d'apprendre que Son Altesse Royale la duchesse de Connaught était rétablie de la très grave maladie dont elle a souffert pendant de longs mois, et qu'elle a pu, une fois de plus, accompagner Son Altesse Royale dans notre pays. Ceux qui savent, et je crois que tous nous le savons, de quel sens intime de leurs devoirs sont animées Leurs Altesses Royales, et la très grande sympathie comme le profond intérêt qu'elles ont montrés en tout ce qui concernait le bien-être de ce pays, doivent avoir ressenti une satisfaction toute spéciale d'apprendre que Leurs Altesses Royales ont pu, une fois de plus, reprendre les fonctions importantes, et souvent onéreuses, de la charge élevée à laquelle elles ont été appelées dans le Canada. Je suis certain de me faire l'écho du sentiment des honorables députés des deux côtés de la Chambre lorsque j'exprime l'espoir que Son Altesse Royale la duchesse de Connaught regagnera rapidement et complètement la santé et la force dont elle jouissait auparavant, et je souhaite qu'elle n'ait toujours—comme j'en ai la certitude—que les plus joyeux souvenirs de son séjour dans notre pays. J'ai aussi la certitude que lorsque, plus tard, Leurs Altesses retourneront en Angleterre, le Canada et les Canadiens n'auront pas, de l'autre côté de l'Atlantique, d'amis et de défenseurs plus zélés que Leurs Altesses Royales le duc et la duchesse de Connaught.

Le très honorable chef de l'opposition a touché à un très grand nombre de questions dans son discours décousu.

Il y en a quelques-unes que je n'aborderai pas, principalement celles qui touchent à la politique de la république voisine, parce que ses observations à ce sujet ne paraissent pas demander de réponse spéciale. Il a parlé d'abord du retard apporté à la convocation du Parlement et a demandé une explication. Je lui dirai tout d'abord, que pour avoir les explications les plus complètes il n'a qu'à regar-

der autour de lui et chercher s'il trouvera parmi ses amis de la gauhe, qui viennent des différentes parties du Canada, un seul homme qui n'a pas accueilli avec joie l'idée de ne réunir le parlement qu'en janvier au lieu de novembre. Pendant les deux dernières années, on m'a maintes et maintes fois représenté que dans ce pays il servait à peu de chose de réunir le Parlement avant les fêtes de Noël; que ces fêtes sont généralement assez longues, et que les députés qui demeurent loin de la capitale, particulièrement ceux qui viennent de l'Ouest, sont obligés de fermer leurs maisons pendant l'hiver, se trouvent retenus inactifs à Ottawa pendant deux, trois ou quatre semaines, attendant le bon vouloir de ceux qui, comme mon très honorable ami, demeurent dans ou près de la capitale, et auxquels il importe peu que les affaires publiques soient conduites de cette manière. Je souhaite que les ministres de cette Chambre soient animés du désir d'expédier rapidement les affaires, et je crois que les honorables députés des Provinces maritimes, de l'Ouest et des parties éloignées d'Ontario et de Québec acceuilleront avec plaisir l'innovation que nous avons faite cette année, et approuveront le Gouvernement d'avoir retardé jusqu'à janvier la convocation du Parlement.

Mon très honorable ami a voulu ensuite s'amuser aux dépens du Gouvernement, et a fait des remarques plus ou moins piquantes sur le compte de mon honorable ami le soliciteur général (M. Meighen). Je vois avec plaisir qu'il considère ce choix excellent, et qu'il admet qu'il y a dans cette Chambre un très grand nombre de membres du parti conservateur capables de remplir cette charge avec honneur et habileté. C'est absolument vrai, et si toutes les observations de mon honorable ami étaient aussi opportunes que celle-là, je n'aurais rien à redire. Il a dit qu'ils étaient comme les petits cailloux sur les grèves. C'est heureux, car nous ne sommes pas dans la position que s'est trouvé mon très honorable ami qui, dans cinq circonstances différentes, n'a pas pu trouver le plus petit caillou sur la grève de son côté de la Chambre mais a été obligé d'aller au dehors chercher un ministre de la Justice, un ministre du Travail, un ministre des Travaux publics et le dernier, mais non le moindre, un secrétaire d'Etat. Dans ces circonstances, je suis certain que mon très honorable ami sera tout disposé a féliciter le parti conservateur de n'être pas dans la disette d'hommes de talent dans laquelle la conduite qu'il a suivie en cinq circonstances différentes indiquerait qu'il s'est trouvé lui-même. Nous avons d'excellents matériaux en abondance de ce côté de la Chambre et je m'unis à mon très honorable ami pour féliciter le parti conservateur canadien de posséder dans cette Chambre des matériaux aussi splendides.

Mon très honorable ami a critiqué l'absence du ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster). Quelque tort que puisse résulter pour les affaires publiques de l'absence du ministre du Commerce, je suis très porté à croire que, dans son cœur, mon très honorable ami serait heureux de ne pas le voir du tout dans la chambre pendant cette session. Mais, que cela encourage ou décourage le chef de l'opposition, je lui dirai que le ministre du Commerce est dans le moment sur l'océan et qu'il sera ici, probablement lundi prochain, prêt à répondre à mon honorable ami sur ce point. Le ministre du Commerce est membre d'une commission très importante qui a eu son origine dans une résolution adoptée par la Conférence impériale de 1911. Le très honorable chef de l'opposition croit qu'un ministre canadien de la couronne ne devrait pas être membre de cette commission. Je diffère d'avis à ce sujet, parce que je crois qu'il est d'extrême importance qu'un homme tenant le portefeuille très important et responsable de ministre du Commerce, dont les attributions sont spécialement liées aux questions commerciales comme aux ressources des différentes parties de l'empire, a besoin d'aller en Angleterre, en Australie, en Canada et en Afrique du Sud pour faire une étude complète et approfondie des conditions diverses sur les lieux mêmes; et je ne connais pas d'homme au Canada qui soit plus apte à être membre de cette commission très importante pour y représenter le Canada, que l'est le très honorable G. E. Foster.

Mon très honorable ami a parlé sur plusieurs sujets. Entre autres choses, il a mentionné l'absence dans le discours du trône de toute allusion au bill des grandes routes. Je tiens à dire, en présence de cette Chambre et du pays, que le bill des grandes routes présenté par nous à deux sessions successives et chaque fois adopté par la Chambre des communes, était éminemment propre à préserver les intérêts des diverses provinces du Canada. Je suis en mesure d'ajouter aujourd'hui que la majeure partie de ces provinces, représentant une majorité considérable de la population du

pays, étaient et sont encore parfaitement disposées à accepter ce bill tel que nous l'avons annoncé. Le première fois que ce projet de loi est venu devant le Parlement, le très honorable chef de l'opposition et ses amis ont feint d'y donner leur appui. Malgré l'appui qu'ils avaient donné à certaines parties du projet, ils ont, à la dernière session, fini par voter, tous et chacun d'eux, contre le bill dans son entier.

Nous avons proposé au Parlement une loi qui nous avait paru juste pour toutes les provinces. Outre cela, nous nous étions formellement engagés, le ministre des Chemins de fer et moi, de ne pas demander au Parlement le vote de deniers en faveur des grandes routes sans lui demander en même temps de tenir compte, dans l'attribution de ces deniers, du chiffre de la population de chaque province. Voilà quel engagement nous avions pris et, faute par nous de l'observer à l'occasion, nos adversaires dans cette Chambre et leurs amis au Sénat auraient pu, le cas échéant, se plaindre d'une répartition qui n'aurait pas rendu pleine justice aux provinces du Canada. Nous n'avions pas alors et jamais nous n'avons eu l'intention d'agir envers les provinces autrement que selon la promesse donnée. Malgré cela, mon très honorable ami, ou, dans tous les cas, ses partisans au Sénat—et je me suis laissé dire qu'il assume la pleine responsabilité de leur attitude—n'en ont pas moins, après que lui et ses amis eurent voté contre le projet de loi, pris sur eux d'assumer la responsabilité plus grande encore d'y insérer une modification que le Gouvernement avait rejetée l'année précédente, sachant bien que le Gouvernement allait à coup sûr la rejeter de nouveau. C'est pourquoi, en dépit de tous les efforts de mon très honorable ami pour échapper à la responsabilité qui lui incombe d'avoir fait rejeter ce projet de loi, mon intention est de les tenir comptables, lui et ses amis, de ce qui a été fait; car c'est à eux, et à eux seuls qu'il faut s'en prendre si, à l'avant-dernière session, la somme d'un million et, à la session dernière, celle de quinze cent mille dollars n'ont pas été mises à la disposition du ministère pour l'amélioration et l'entretien des grandes routes de ce pays.

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

Reprise de la séance.

M. BORDEN: Au moment où la Chambre suspendait sa séance à six heures, je parlais du bill des grandes routes et je faisais observer que, nos adversaires ayant par deux fois utilisé la majorité dont ils disposent au Sénat pour faire rejeter ce bill, nous avions pensé qu'il était inutile d'y revenir tant que la majorité du Sénat ne serait pas, par la marche des événements, d'accord avec le vœu du peuple canadien; et c'est pourquoi nous avons décidé de ne pas présenter à cette session le projet de loi relatif aux grandes routes.

Il y a quatre mesures importantes, sinon plus, que le Gouvernement a proposées aux Chambres et que la majorité libérale du Sénat a jugé bon de rejeter, ou de charger à tel point d'amendements que nous n'avons pas pu les accepter. Qu'il me suffise de mentionner le bill des grandes routes à deux sessions consécutives, le bill de la commission du tarif à l'avant-dernière session, le bill des lignes d'embranchement, au sujet duquel je dirai quelques mots dans un instant, et le bill d'aide navale de l'année dernière, dont je parlerai également.

La situation de ce pays en ce qui concerne la Chambre haute est quelque peu singulière. Le Canada possède sur une majorité de sénateurs s'opposant aux vœux de la population un empire moindre que toute autre colonie de l'empire. Dans une circonstance de cette nature, Terre-Neuve, dont la population est d'un vingt-cinquième de celle du Canada, possède un empire infiniment plus effectif que le Canada. Si les amis au Sénat de nos adversaires dans cette Chambre, nommés pendant que ceux-ci étaient au pouvoir et avant que le peuple eût exprimé sa volonté aux dernières élections, tiennent à nous imposer la question de la constitution du Sénat et de la nature des nominations qui y sont faites, nous sommes prêts à en aborder l'étude. Je le dis en mon nom, et je crois pouvoir le dire également au nom de la grande majorité du peuple de ce pays.

Le projet de loi des lignes d'embranchemnet de l'année dernière est un exemple remarquable de ce à quoi je fais allusion dans ce moment. Une résolution avait été présentée devant cette chambre par mon collègue le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane). Les termes en étaient très larges, trop larges, avons-nous pensé, à la suite des critiques auxquelles ils avaient donné lieu, et j'ai alors moi-même rédigé une résolution modifiant la première. Cette résolution, je l'ai communiquée à la Chambre et l'ai soumise aux membres de la gauche. Je l'ai soumise à mon honorable ami l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux (M.

Graham), à l'honorable député de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley), à l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) et à l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), qui tous avaient pris part au débat, et tous sans exception m'ont déclaré que les termes dans lesquels je me proposais de présenter cette résolution leur agréaient absolument. Le seul qui ait exprimé son dissentiment, et cela seulement à l'endroit d'une partie peu importante du bill ç'a été l'honorable député de Westmoreland, qui jugeait excessif le pouvoir conféré au ministre des Chemins de fer de faire construire une ligne n'excédant pas vingt-cinq milles de long. J'allais consentir à une modification, lorsqu'un membre de la gauche, l'honorable député de Cap-Breton-et-Victoria, s'y opposa énergiquement et demanda que la résolution ne fût modifiée sur aucun point. C'est ce que l'on fit, et le projet de loi basé sur cette résolution fut voté par la chambre sans une seule voix dissidente. Ainsi que le compte rendu des Débats le fera voir, mon très honorable ami le chef de l'opposition était à son siège, et il n'a pas élevé la voix pour s'y opposer. La majorité libérale du Sénat a néanmoins jugé bon de surcharger ce bill de modifications et de changements qui l'ont rendu absolument inutile pour l'objet que nous avions en vue. Il nous est revenu, et, de mon siège, j'ai demandé que l'on voulût bien ne pas consentir à ces amendements. A ma grande surprise, je vis le chef de l'opposition se lever et défendre la conduite de ses amis du Sénat, malgré l'unanimité avec laquelle la Chambre des communes avait auparavant acquiescé au projet de loi. Pour n'avoir pu accepter les amendements du Sénat, nous avons dû abandonner cette loi. De même en a-t-il été du bill relatif à une commission du tarif.

Mon très honorable ami le chef de la gauche a parlé du projet de loi d'aide navale, et je désire expliquer en quelques mots la conduite du Gouvernement à cet égard. Que l'on me permette un bref examen de la situation. Fermement convaincu que l'état de choses dévoilé dans le mémoire de l'amirauté nécessitait de la part du Canada une aide immédiate et effective, le cabinet, se conformant au vœu du public, présentait devant cette Chambre, le 5 décembre 1912, le projet de loi d'aide navale, par voie de résolution. Ce projet de loi prescrivait la construction de trois navires de guerre du type le plus moderne et le plus puissant qui seraient mis à la disposition de Sa Majesté pour la commune défense de l'empire, sujets à être rappelés, après un avis raisonnable, si le peuple du Canada décidait d'établir pour son compte une ou plusieurs flottes. Le projet fut longuement débattu devant cette Chambre et l'on y fit une résistance effrénée. Il fallut modifier les règles de la Chambre pour combattre cette obstruction et faire adopter le projet de loi. En dernière analyse, le bill fut rejeté à la Chambre haute par les sénateurs nommés sous l'ancienne administration, avant sa défaite en 1911. La mesure proposée par le Gouvernement avait créé une profonde impression, non seulement dans l'empire, mais dans le monde entier. Il est peu douteux que, si la loi avait été adoptée, le désir du Canada ainsi exprimé n'ait puissamment contribué à mettre fin aux armements. L'esprit de parti et l'aveuglement qui ont amené le Sénat à commettre cette maladresse n'ont pas été connus dans l'empire et dans le monde. Dans certains quartiers la conduite du Sénat a été accueillie avec joie et comme une claire indication de l'abandon où le Canada allait laisser la mère patrie dans ses efforts pour organiser la commune défense de l'empire et de la nécessité pour l'Angleterre de tenir le Canada, non pour une source de force mais pour une cause de faiblesse à l'heure du danger. L'impression créée par la conduite du Sénat a été profondément malheureuse et funeste, comme en témoignent les nombreux commentaires de la grande presse européenne.

Comme exemple, une seule citation suffira, bien qu'on puisse en donner plusieurs. La citation dont je veux parler est empruntée au "Hamburger Nachrichten" du 15 juin 1913:—

> Quoi qu'on puisse résoudre dans la suite, la décision du sénat canadien signifie une forte perte morale et matérielle pour la défense de l'empire.

J'ai entendu, il y a un instant, quelques-uns de ces messieurs de la gauche applaudir à l'action du Sénat. Auraient-ils encore le courage d'applaudir après cela? Dans tous les cas, nous sommes heureux de connaître leur appréciation du devoir de ce pays envers l'empire. (Continuant à lire):

> Quoi qu'on puisse résoudre dans la suite, la décision du sénat canadien signifie une forte perte morale et matérielle pour la défense de l'empire, car on avait commis la folie de compter sur la promesse de M. Borden. Son offre avait fait une énorme impression sur l'univers entier. M. Churchill a signalé cela en particulier dans le fameux memorandum à

l'amirauté. Cette impression va maintenant non seulement être détruite, mais chacun sera maintenant convaincu que l'Angleterre ne peut tirer aucun secours de ce genre de ses colonies. Comme le disait aujourd'hui le "Morning Post": "La décision sera acclamée à la fois par nos concurrents et nos ennemis, et nos amis la considèreront comme étant de sinistre augure. L'impression devra inévitablement être créée que la solidarité de l'empire n'est qu'un mythe, et que les pouvoirs qui désireraient voir l'anéantissement de la suprématie navale britannique ne seront pas découragés dans leurs efforts par la pensée qu'à leur défi répondront les ressources réunies de la mère patrie et de chacune de ses colonies."

Il a été avoué et déclaré par les leaders de l'opposition et par leurs organes que si le bill était de nouveau présenté dans les conditions actuelles, il serait de nouveau rejeté par le Sénat. Nous n'avons aucune raison de douter que ce soit bien là la détermination de ces honorables messieurs de la gauche de cette Chambre. Dans ces circonstances, nous ne considérons pas qu'il soit désirable, tant pour les intérêts de l'empire ou du Canada, que la majorité du Sénat ait de nouveau l'occasion de rejeter le bill et de jeter de nouveau du discrédit sur ce Dominion et d'agir au détriment de l'empire. Néanmoins, nous sommes absolument déterminés à fournir ces navires, et et nous adhérons à la déclaration que j'ai faite au dernier jour de la session, et que je prends la liberté de répéter:

C'est la ferme intention et détermination de ce gouvernement, s'il reste au pouvoir, comme il restera certainement, de soumettre plus tard une proposition pour l'acquisition ou la construction de trois navires de guerre, tel qu'il a été stipulé dans le bill naval de 1912. De cette manière, et avant leur achèvement, nous espérons être en mesure de pouvoir dire au gouvernement britannique: "Le Canada est prêt maintenant à donner suite à ce que l'action indigne d'une majorité de parti au Sénat l'avait jusqu'à présent empêché de réaliser".

A ce propos, il me semble bon d'attirer l'attention sur les déclarations très remarquables faites l'année dernière par M. Churchill, et où il invitait les nations du monde à mettre un terme à la construction de ces énormes machines de guerre. Je prends la liberté de donner ici de longs extraits de ces déclarations. Le 18 mars 1912, dans la Chambre des Communes, à Londres, M. Churchill s'est exprimé ainsi:

Qu'il soit bien compris, cependant, que tout retard ou toute réduction des constructions navales de l'Allemagne seront en certaines limites, promptement suivis ici dès que la chose sera apparente, de réductions considérables et simplement proportionnées. Par exemple, si l'Allemagne décidait de suspendre la construction d'une de ces unités, ou de deux de ces unités annuelles, et de verser cet argent dans son trésor pour le plus grand bien de ses citoyens et le développement de sa propre prospérité, nous imiterions immédiatement son exemple, advenant, bien entendu, qu'il n'y aurait nulle part aucun développement grave et encore imprévu, et la diminution décrétée par l'Allemagne sera suivie naturellement sur une plus grande échelle par nous. Evidemment la Grande-Bretagne et l'Allemagne ont ici à considérer, entre autres choses, les constructions entreprises en d'autres pays, bien que l'avance prise par ces deux nations dépasse de beaucoup celle de tout autre pouvoir pris isolément. Prenez, comme exemple de cette proposition, l'année 1913. Cette année-là, j'ai tout lieu de le redouter, l'Allemagne construira trois dreadnoughts, et il va nous être par conséquent nécessaire d'en construire cinq. Supposons que nous déciderions de suspendre la construction de ces navires pour cette année-là. Supposons que nous insérerions tous deux une page en blanc dans le Livre des Malentendus. Supposons que l'Allemagne ne construirait pas de navires cette année-là; elle épargnerait quelque chose comme £6,000,000 ou £7,000,000. Mais ce n'est pas tout. Dans les circonstances ordinaires, nous ne commencerions pas la construction de nos navires avant que l'Allemagne nous ait donné l'exemple. Les trois navires qu'elle ne construirait pas se trouvaient donc supprimer automatiquement par cinq super-dreadnoughts britanniques, et c'est là plus qu'ils pourront jamais espérer réaliser dans le combat naval le plus brillant. Quant aux résultats indirects, même ceux d'une seule année, ils ne pourraient pas à vrai dire être mesurés, non seulement en ce qui concerne nos deux grandes nations sœurs mais pour l'univers entier. Ces résultats seraient incommensurables comme espérance et splendeur. C'est donc là la position que nous prenons, c'est-à-dire que l'Allemagne ne devra gagner aucun avantage sur nous, en ce qui concerne la suprématie navale, par aucune augmentation qu'elle pourra décréter, et qu'elle ne perdra rien non plus par aucune diminution. C'est donc là un arrangement parfaitement simple, et grâce auquel, sans négociations diplomatiques, sans discussions, et sans la moindre atteinte à la liberté souveraine de chaque pouvoir, cette rivalité navale si aiguë et si dispendieuse peut être en tout temps supprimée. Il est mieux, je crois, d'exposer les choses franchement, et de laisser les parlements et les peuples juger par eux-mêmes.

Le 26 mars 1913, M. Churchill disait encore:

A la même date, l'année dernière, j'offrais, au nom du gouvernement britannique, publiquement et ouvertement, de ne pas construire de dreadnoughts britanniques cette année, si l'Allemagne n'en construisait aucun, et j'ai exposé comment un semblable arrangement serait avantageux pour la force relative de la marine allemande.

Jusqu'ici, cette proposition n'a porté aucun fruit. Depuis lors, nous avons eu la nouvelle loi de la marine allemande, et depuis lors la construction des navires allemands pour 1913 a été sanctionnée. Chaque événement qui se passe en ce monde porte ses conséquences. Depuis lors, l'attention publique dans toutes les parties de l'empire britannique s'est portée sur

ce sujet. Le Canada est venu de l'avant, les Etats fédérés de Malaisie sont venus de l'avant, l'Australie et la Nouvelle-Zélande se sont entremises de leur côté, et l'Afrique du Sud est déjà aussi dans le mouvement. Une impulsion soutenue a été donnée aux opinions de millions d'hommes répandus sur toute la surface du globe. De grands pays, dans des conditions différentes de climat et de latitude, ont montré qu'ils obéissaient à une impulsion commune. Les résultats, autant qu'on peut voir, sont que neuf dreadnoughts seront construits pour l'empire britannique en 1913. Tout est décidé pour cette année-là, et il n'y a pas à y revenir. Prenons l'année 1914. Je n'ai aucune raison de croire que c'est le désir du gouvernement allemand de suspendre ou annuler son programme pour cette année-là, mais si tel est son désir il n'aura qu'à nous le faire connaître. On ne construit pas des dreadnoughts pour le plaisir de la chose, et nous ne voyons aucune difficulté sérieuse, en l'absence de dangers inattendus se produisant ailleurs, d'en arriver à un arrangement satisfaisant et complet pour cette année-là, non seulement au nom du gouvernement britannique mais au nom de l'empire britannique en son entier. Comme l'année 1914 est l'une de ces années où il nous faudra construire quatre navires pour deux, une suspension mutuelle ne peut évidemment offrir aucun désavantage en ce qui concerne la position relative du pouvoir naval le plus fort venant immédiatement après.

Il est évident, cependant, qu'un arrangement semblable se trouverait probablement à entraîner d'autres pouvoirs à part la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Les programmes de la France et de la Russie, d'un côté, et ceux de l'Autriche et de l'Italie, d'autre part, auraient à être pris en considération. Je suis assez confiant pour ne voir aucune difficulté insurmontable en tout cela. L'influence des gouvernements britannique et allemand, agissant de concert pour la paix et l'intérêt de l'univers, ne saurait être mesurée à aucun prix, et si un arrangement entre ces deux pays, quand même ce ne serait que pour une seule année, pour mettre fin à ce qu'on peut facilement démontrer être un pur gaspillage et une folie futile, pouvait recevoir une plus grande portée et une signification internationale, nous aurions d'autant plus raison de nous réjouir de tout cela et ce serait d'autant plus à l'honneur de ceux qui auraient pu réaliser la chose. Nous sommes de nouveau en excellente posture pour répandre ces idées et pour les faire connaître au meilleur de notre habileté, car nous avons prouvé, sur ces dernières années, et nous continuons à prouver notre capacité et notre résolution, en tant que peuple et empire, de maintenir, et, comme je le ferai voir dans un instant, d'améliorer notre position navale, quoi qu'on puisse décider en d'autres pays. Personne ne saurait nous accuser de chercher à gagner par voie de négociation ou de supplique un avantage que nous ne pourrions pas gagner par nos sacrifices ou efforts. Dans tous les cas, voici la proposition renouvelée pour 1914 ; ou bien, si cela est trop rapproché, eh bien, alors, pour 1915.

Adressant la parole dans une réunion libérale, à Manchester, le 18 octobre 1910, M. Churchill, en proposant les suppressions des constructions navales, a dit ce qui suit :

La proposition que je fais au nom du gouvernement de Sa Majesté est bien simple. Exception faite des navires canadiens ou de leur équivalent, ou de tout ce qui pourrait être rendu nécessaire par de nouveaux développements, notre devoir est de construire quatre navires chaque fois que l'Allemagne en construit deux. Eh bien, nous disons, alors que nous avons pleinement le temps, en toute amitié et sincérité, à notre grande voisine, l'Allemagne : "Si vous suspendez la construction de vos deux navires durant douze mois, nous suspendrons la construction de nos quatre navires, en absolue bonne foi, durant exactement la même période"

Cela signifierait un chômage absolu d'une année, en ce qui concerne les dreadnoughts, entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne.

Cela signifierait une économie de près de six millions de louis pour l'Allemagne et de près de douze millions pour la Grande-Bretagne, tout en laissant absolument dans le statu quo les forces respectives des deux pays.

De nouveau, le 12 novembre, il s'est exprimé ainsi :

Le développement mesuré et persistant de la marine allemande, joint aux constructions simultanées, par divers pouvoirs, grands et petits, de puissants navires modernes de guerre, va nous entraîner inévitablement à des dépenses et à des efforts plus considérables qu'il nous est jamais arrivé en temps de paix ; et l'année prochaine, ce sera mon devoir, si j'ai encore la responsabilité de cet important département d'Etat, de présenter au parlement un budget sensiblement plus considérable que l'énorme somme qui a déjà été votée cette année. Le gouvernement de Sa Majesté saisira et fera naître toutes les occasions de mettre fin à cette concurrence en matière d'armements navals et militaires, qui est le fléau et le grand reproche de l'Europe moderne. Mais ce qui est nécessaire devra être fait, et nous n'hésiterons pas un seul instant, dès que nous serons convaincus qu'il y a urgence, à demander hardiment au parlement les hommes et l'argent que la Chambre des communes, quelles que puissent être ses prédilecttions politiques, n'a jamais, de mémoire d'homme, refusé de voter quand il s'agissait des intérêts vitaux de l'Etat.

De plus, les honorables messieurs des deux côtés de cette Chambre se rappellent que, le 8 décembre dernier, la Chambre des Représentants des Etats-Unis, après un débat prolongé, a adopté une résolution sur le même sujet par un vote presque unanime. Cette résolution est conçue dans les termes suivants, et je la citerai au long, car je crois qu'il est désirable que l'attention des honorables messieurs de cette Chambre et du pays tout entier soit attirée là-dessus :

C'est l'opinion de la Chambre des Représentants que la déclaration du premier lord d'a-

mirauté de la Grande-Bretagne, le très honorable Winston Churchill, que le gouvernement du Royaume-Uni est consentant et prêt à coopérer avec d'autres gouvernements pour obtenir durant une année une suspension des programmes de construction navale, offre le moyen de soulager immédiatement le peuple des énormes fardeaux qui pèsent sur lui et d'éviter le gaspillage d'argent pour du matériel de guerre.

Cette Chambre demande que copie de cette résolution soi communiquée au président, avec prière que, dans la mesure où il pourra le faire, et en ayant dûment égard aux intérêts des Etats-Unis, il use de son influence pour consommer le pacte suggéré par le très honorable Winston Churchill.

Cette résolution fut adoptée par la Chambre des Représentants des Etats-Unis par une majorité de 317 à 11.

Ces déclarations du premier lord de l'amirauté nécessitent quelques explications. Aucun homme intelligent ne peut manquer d'être impressionné par ce qu'a dit M. Churchill d'une façon aussi claire et aussi éloquente, et il est très satisfaisant de savoir que ses propositions ont reçu l'approbation complète de la chambre fédérale de la grande nation voisine. Ce n'est pas seulement décourageant, mais c'est aussi humiliant de constater que le progrès et le developpement de la civilisation moderne ont été accompagnés par cette tendance incessante et énorme des nations de s'armer les unes contre les autres. Il ne paraît pas qu'à ce point de vue l'humanité ait fait beaucoup de progrès dans les vingt derniers siècles. J'espère que le jour viendra bientôt où les différends entre les nations pouront être réglés par un appel à quelque haut tribunal établi par l'autorité internationale et composé de telle manière que ses décisions seront admises sans discussion, avec respect et soumission. Mais jusqu'à ce que ce jour-là brille, et puisque la guerre est encore le dernier tribunal auquel les nations font appel, nous ne pouvons pas oublier qu'un grand héritage a été confié à notre garde et que nous sommes les dépositaires chargés d'en assurer l'intégrité non pas seulement pour nous-mêmes, mais dans l'intérêt des génération futures.

Le Gouvernement est naturellement désireux que l'aide que nous proposions d'accorder l'an dernier dans un cas de besoin et d'urgence, et que nous nous proposons toujours d'offrir en temps voulu pour la défense commune de l'empire, soit offert et donné de façon à ne pas porter préjudice ou à ne pas causer de retard à aucune entente internationale en vue de la cessation de la construction des cuirassés d'escadre. Quand nous serons en état de présenter le bill naval et d'obtenir son adoption définitive et satisfaisante par le Sénat, ce sera notre devoir de nous entendre avec le gouvernement impérial au sujet de ces questions aussi graves qu'importantes. S'il est alors évident qu'au moyen d'une convention navale conclue entre les grandes puissances, il est possible de restreindre ou de diminuer la déplorable rivalité actuelle dans les armements, nous serions toujours prêts, jusqu'à ce que la construction de nos navires ait réellement commencé, à examiner à nouveau la situation relativement à ces propositions et si une cessation générale ou une suspension temporaire dans la construction des grands navires de guerre était étudiée sérieusement à une époque quelconque, le Canada participerait avec joie à toute mesure qui amènerait ce résultat tant désiré.

Dans le cas contraire, nous devrons procéder en temps voulu à la construction des trois navires, en affirmant qu'il est de notre devoir, dans les conditions exposées l'an dernier et pour les raisons données tout au long, de donner de l'aide aussi rapidement que possible en vue de notre défense et de notre sécurité communes.

Nos adversaires, spécialement au Sénat, ont prétendu que nos propositions temporaires de l'an dernier, bien qu'elles ne comportent sur aucun point une politique permanente, ne devraient pas être prises en considération sans un appel au peuple. Nous différons absolument de cette prétention remarquable et insoutenable. En ce qui touche au programme permanent d'une défense navale, j'ai donné plus d'une fois ma parole au peuple dans des occasions qui ont précédé les dernières élections, qu'il lui serait soumis à une élection générale avant qu'il ne soit vraiment appliqué. Cet engagement pris est encore bon et les promesses faites au peuple seront tenues à ce sujet.

Mon très honorable ami, au cours de son discours, est entré dans quelques aperçus au sujet desquels je n'ai pas l'intention de retenir longtemps l'attention de la Chambre. Il a parlé des bonnes relations qui existent entre l'Angleterre et l'Allemagne. Je suis heureux de savoir que ces relations sont bonnes. J'espère et je désire fermement que ces relations puissent se soutenir d'une façon aussi satisfaisante qu'à présent. Mais comme je le disais l'an dernier, les destinées du monde sont quelquefois influencées par le simple fait qu'une force navale supérieure existe et peut être utilisée dans un endroit ou dans un autre, et je n'hésite pas à penser que si mon très honorable ami voulait étudier les arguments présentés par le premier lord de l'amirauté à la Chambre des communes anglaise, le 5 juin 1913

et le 17 juillet 1913, il se rendrait compte que ses idées relatives au maintien et même à l'augmentation des forces navales de l'empire, ne concordent pas avec les vues de l'amirauté britannique. M. Churchill, dans le discours que j'ai sous les yeux, mais dont je ne fatiguerai pas aujourd'hui la Chambre par sa lecture, soutient que c'est le devoir du gouvernement britannique de fournir ce qui a été perdu pour l'empire par l'action malheureuse du Sénat. Telle est la situation existante aujourd'hui, autant que je peux m'en rendre compte.

Encore une autre observation au sujet de mon très honorable ami. A différentes occasions, durant les vacances, il a appuyé sur l'idée que la population ne devait pas se lancer dans un projet quelconque d'accorder de l'aide pour la défense navale de l'empire et il a mis en regard du coût élevé de l'existence le prix des dreadnoughts, lors de son discours à Hamilton.

Il déplore, et ses journaux déplorent avec lui, l'établissement au Canada d'une société de constructions maritimes. Mais qui donc l'an dernier au Parlement parlait en faveur de l'établissement d'arsenaux? Si je ne me trompe, c'était mon très honorable ami qui, depuis, a fait ces discours intéressants dans certaines localités du pays. Qui donc désirait l'an dernier que le pays s'embarquât dans l'adoption d'un programme naval permanent qui aurait coûté au pays au moins $150,000,000? Et qui donc désirait que cela fût fait sans donner au peuple canadien aucune possibilité d'exprimer son opinion à ce sujet? Mais c'étaient mon honorable ami et ses partisans et leurs amis au Sénat qui désiraient adopter cette conduite. S'il y a un avocat et un avocat très ardent de l'établissement d'arsenaux au Canada, cet avocat existe dans la personne de mon très honorable ami le chef de l'opposition. Mais j'ai entendu dire que, dans différentes parties du pays, mon très honorable ami n'avait pas été aussi clair qu'il l'a été dans son discours en cette enceinte. Je n'ai pas constaté que dans ses discours de Châteauguay il ait donné un grand développement à cet argument. Si pourtant je me trompe dans mon appréciation de la conduite qu'il a adoptée lors de cette campagne, je reprendrai mon siège pour lui permettre de corriger ce que j'ai dit.

Mon très honorable ami semblait très inquiet de la situation des affaires à propos du terminus de Québec. Il y a quelques mois, j'ai eu l'honneur et le plaisir de parler dans un banquet donné à Québec et je me suis étendu assez longuement alors sur cette question. Je regrette que mon très honorable ami soit si mal renseigné sur quelques sujets dont il a parlé aujourd'hui. Il a pris sur lui de dire que l'administration de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique n'était pas d'accord avec le Gouvernement au sujet de certains changements qui ont été introduits. Je voudrais qu'il nous donne la source de ses renseignements qui l'autorise à parler ainsi. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Cochrane) m'informe que cette affirmation n'est pas revêtue du sceau de l'exactitude.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'aucun renseignement n'avait été présenté pour montrer que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique avait consenti aux changements.

M. BORDEN: Je regrette d'avoir mal compris mon honorable ami; j'ai réellement compris qu'il avait dit ce que je viens de déclarer. Si c'est simplement un désir de renseignements qui a poussé mon très honorable ami à faire allusion à ce sujet, je puis lui donner maintenant le renseignement que le Grand-Tronc-Pacifique a consenti aux modifications. J'espère que cette déclaration contribuera beaucoup à soulager l'inquiétude dont mon très honorable ami semble souffrir à cet égard. Le terminus de Québec sera prêt, mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux m'en donne l'assurance, au moment où la ligne sera terminée, et les travaux de construction sont poussés avec toute la rapidité possible. Malheureusement, certains délais se sont produits à la suite d'affaires relatives au pont de Québec, sous l'administration de mon très honorable ami, et que je ne m'arrêterai pas à étudier ce soir. Cela a retardé jusqu'à un certain point l'entreprise. On me donne l'assurance que la gare du marché Champlain et la gare commune au Grand-Tronc-Pacifique et au Pacifique-Canadien, qui sera un monument digne de la ville où il est situé et des grandes compagnies de chemin de fer qui l'utiliseront, seront bientôt commencées. Les ateliers à Saint-Malo sont déjà commencés et la construction en sera poussée aussi rapidement que possible. De plus, nous avons fait à Québec ce que mon très honorable ami aurait pu entreprendre depuis longtemps, je veux dire la construction d'un bassin de radoub très beau et très commode qui sera utilisé par les grands navires remontant le Saint-Laurent et qui n'a

pas son pareil au monde. L'entreprise a été concédée pour ces travaux qui commenceront dès le printemps. En réalité, mon honorable ami le ministre des Postes (M. Pelletier) m'informe que ces travaux sont déjà commencés.

Mon très honorable ami a appelé à son secours l'évocation des temps divers et il considère que le discours du trône est absolument insuffisant, d'autant plus qu'il n'indique aucun remède direct ou immédiat pour cette dureté des temps et pour le prix élevé de l'existence dont il a également parlé. Il a confondu ces deux sujets, à ce qu'il m'a semblé, dans son discours, et de temps en temps je n'étais pas bien sûr s'il parlait de l'un ou de l'autre. Pourtant, il se peut qu'ils aient été traités parfaitement tous les deux ensemble. Je voudrais rafraîchir la mémoire de mon très honorable ami sur un point. Il semble croire que l'allusion dans le discours du trône exige l'expression de quelque déclaration qui pourvoirait à un remède effectif et immédiat.

Il a oublié les paroles qu'il mettait dans la bouche du Gouverneur général en 1908, paroles beaucoup plus compromettantes, si je puis me servir de cette expression, que tout ce qui se trouve dans le discours du trône de cette année. Voici le passage en question:

> Le Canada a été favorisé d'une longue suite d'années prospères et bien qu'en ce moment les affaires soient gênées par la rareté de l'argent qui sévit par tout l'univers, je suis certain que cette condition défavorable n'est que temporaire et que les ressources inépuisables du pays et le fait qu'elles ont une réputation mondiale nous assurent amplement de la continuation du progrès matériel.

J'ai lu attentivement ce discours, qui est très long, et je n'ai pas réussi à découvrir le moindre indice d'un remède immédiat et effectif. Si je cédais la parole à mon honorable ami, peut-être qu'il expliquerait à la Chambre la raison de cette omission. Le mot "défavorable" ne se trouve pas dans le discours de cette année. En 1908, la situation paraissait très sombre au Gouvernement du jour. Nous ne sommes pas aussi pessimistes. Nous sommes intimement convaincus que les ressources du pays sont si considérables et si bien connues, qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter sérieusement d'une légère restriction du commerce et qu'en 1914, comme en 1908, nous saurons prouver au monde que le ralentissement, s'il existe, ne sera que momentané.

Mon très honorable ami a fait allusion à l'enquête instituée par le Gouvernement sur l'élévation du coût de la vie. Sur ce point, nous avons cru sage de suivre l'exemple donné par la mère patrie et de confier l'étude de la question à des fonctionnaires publics de science et d'expérience. Nous les avons choisis sans tenir compte de ce que l'on pourrait appeler leurs opinions politiques, car ce sont non seulement des fonctionnaires d'une grande compétence et d'une longue expérience, mais aussi des citoyens intègres qui n'épargneront aucun travail pour remplir la mission qui leur est confiée et qui mettront tous leurs talents au service de leur pays.

L'honorable chef de l'opposition a proposé un amendement. Il propose que l'adresse à Son Altesse Royale ne soit pas votée telle qu'elle a été rédigée, mais que le paragraphe suivant y soit ajouté:

> Nous regrettons d'avoir à représenter à Votre Altesse Royale que bien que le gracieux discours par lequel Elle a ouvert la présente session du Parlement reconnaisse que les affaires sont dans une condition de dépression, cependant il n'y a aucune indication ou intention de la part de vos aviseurs de prendre des mesures pour remédier à cet état de choses.

Quand je disais il y a un instant que mon honorable ami avait oublié le discours qu'il mettait dans la bouche du gouverneur général en 1908, j'étais évidemment dans l'erreur; il se rappelait parfaitement ce discours en rédigeant le présent amendement. Son Altesse Royale ne dit pas dans le discours du trône que les affaires subissent une ère de crise.

Je ferai observer que le présent amendement ne ressemble guère à certains discours prononcés par mon honorable ami dans les provinces d'Ontario et de Québec; il existe une remarquable différence entre les deux. Lorsqu'il était à Hamilton le 26 novembre dernier, il avait une politique toute prête. Comment se fait-il que ce programme qu'il énonçait à Hamilton ne soit pas compris dans son amendement? Des amis lui ont-ils fait comprendre qu'il était un peu pressé? Quelle est la raison de ce changement d'attitude? Dans le premier cas, il criait à pleine voix; mais aujourd'hui, il murmure tout bas. D'ailleurs, il n'a pas attendu l'ouverture de la session pour changer de politique. Voici ce qu'il disait à Hamilton:

> Le programme que j'énonce en ce moment, le programme que tout patriote canadien devrait approuver, et le programme que je crois que le gouvernement a le devoir d'adopter immédiatement, c'est celui de l'abolition complète des impôts douaniers sur les denrées alimentaires.

Ces paroles étaient prononcées le 26 novembre et le 9 décembre, mon honorable

ami était rendu à Montréal. Dans l'intervalle, il semble s'être assagi et avoir reçu de nouvelles lumières. A Montréal, son programme comportait la création de commissions ministérielles ambulantes, dans le genre de celles que nous avons eues en 1897 et aussi en 1907, si je ne me trompe. L'écart entre ces propositions est remarquable, mais on ne retrouve ni l'une ni l'autre, dans la résolution qu'il nous soumet ce soir, résolution du caractère le plus vague et qui lui permettra de se retrancher derrière les lignes de Torres Vedras, chaque fois qu'il croira prudent de le faire.

Puisque dans le pays, sinon dans cette Chambre, l'honorable chef de l'opposition a prétendu que l'élévation du coût de la vie est due au tarif douanier, je lui rappellerai qu'un écrivain et un observateur impartial, auquel toutes ses sympathies sont acquises, a fait une remarquable déclaration concernant le tarif de 1897 qui n'a pas été matériellement modifié en 1907. Dans un travail récent, publié à la fin de 1913, M. O. A. Skelton, professeur, fait l'historique de la question économique au Canada et, à la page 201, voici ce qu'il dit du tarif de 1897, préparé par les amis de l'honorable chef de l'opposition:

Malgré toutes ces retouches, le tarif est resté en substance celui de la politique nationale, sous l'ancien régime.

Vu qu'une commission est en ce moment occupée à étudier cette question, je n'entends pas discuter longuement les causes de cette augmentation du coût de la vie. L'honorable chef de l'opposition admet que l'élévation du coût de la vie se fait sentir dans le monde entier. Dans le même ouvrage que je viens de citer, " General Economic History of the Dominion, 1867-1812 ", par le professeur Skelton, il est dit, à la page 272:

Après 1896, le mouvement ascendant fut rapide et presque ininterrompu; le tableau préparé par le département du Travail du gouvernement canadien, fait voir qu'en 1912, les prix du gros, en moyenne, de presque toutes les marchandises les plus importantes avait subi une hausse de près de trente pour cent, comparés à ceux en cours de 1890 à 1900 et que les prix de détail et les loyers avaient subi une hausse encore plus accentuée. Cette élévation du coût de la vie n'est pas particulière au Canada, ainsi qu'en font foi les grèves des employés de chemins de fer en Angleterre, et les émeutes au sujet des denrées alimentaires en France, les victoires socialistes en Allemagne et les troubles survenus dans les villes des Etats-Unis; sous l'influence de l'échange international, dont la tendance est d'égaliser les prix, l'élévation du coût de la vie s'est fait sentir à un degré presque égal dans tous les principaux pays.

[M. Borden.]

Telle est l'opinion d'un écrivain impartial qui a fait des questions économiques l'étude de toute sa vie. Les économistes ont assigné beaucoup de raisons comme les causes de l'élévation du coût de la vie. Les uns ont prétendu que pendant une ère de grande prospérité un mode d'existence plus relevé avait été adopté partout. Selon d'autres, l'état de choses actuel doit être attribué à une augmentation de la population urbaine et à une diminution de la population rurale. Une autre raison que l'on donne, c'est qu'un grand nombre d'immigrants au Canada se fixent dans les villes et ne sont pas des producteurs de denrées alimentaires avant un an ou dix-huit mois de séjour dans le pays. Une autre cause encore, c'est l'élévation du coût de la main-d'œuvre qui produit une élévation correspondante dans le coût de la production et de la distribution des denrées, dans les villes et villages.

D'aucuns ont prétendu que l'élévation du coût de la vie doit être attribuée, en partie, au manque d'organisation parmi les producteurs et les consommateurs. On rend aussi responsable le gaspillage et les extravagances. Des pertes considérables sont causées dans tous les pays civilisés par des incendies qu'on pourrait éviter; M. Skelton dit qu'aux Etats-Unis le feu détruit chaque année des bâtiments qui, mis en ligne, s'étendraient de New-York à Chicago. Certains économistes attribuent l'élévation du coût de la vie à la diminution du pouvoir d'achat de l'argent, par suite de l'augmentation considérable survenue dans la production de l'or, depuis vingt ans. Je ne discuterai aucune de ces causes. Il est possible que toutes aient eu leur part d'influence.

Mais lorsque l'honorable chef de l'opposition prétend que l'élévation du coût de la vie est due au tarif, je lui ferai observer que ce n'est pas seulement durant ces dernières années que la hausse s'est fait sentir. Si l'on prend le chiffre 100 comme prix moyen, de 1890 à 1899, des articles énumérés dans le tableau préparé par le département du Travail, nous arrivons au résultat suivant: en 1890, 110.3; en 1897, 92.2. Mon très honorable ami remarquera que ceci s'est produit sous le régime de la politique nationale qu'il avait entrepris de faire disparaître. En 1907, 126; en 1908, pendant une période de crise financière, 120.8; en 1911, 127.4; en 1912, 134.4; en 1913, 135—une très légère augmentation.

C'est un fait remarquable que, de 1890 à 1896, le coût de la vie au Canada a diminué et, fait non moins remarquable, à partir de 1896 jusqu'au jour où nos honorables

amis de la gauche sont descendus du pouvoir, le coût de la vie est allé en augmentant, sauf pendant une seule année, en 1907.

En 1901, le coût de la vie au Canada avait atteint le niveau auquel il était en 1890 et bien au-dessus de ce qu'il était en 1897. Si mon honorable ami est convaincu de ce qu'il dit, si nous devons prendre à la lettre les déclarations contenues dans les différents discours qu'il a prononcés et dans lesquels il attribue la situation actuelle au tarif, comment se fait-il que pendant les quatorze années qu'il a passées aux affaires, de 1897 à 1911, il n'a rien fait pour porter remède à cette situation?

Si je ne me trompe, aux Etats-Unis il est presque universellement admis que l'abaissement ou l'abolition des droits sur les denrées alimentaires a eu peu ou pas d'effet sur les prix.

L'honorable chef de l'opposition établit une comparaison entre le coût de la vie au Canada et le coût de la vie en Angleterre. J'ai sous la main une déclaration de M. Coats, le statisticien du département du Travail, dont je n'infligerai pas la lecture a la Chambre, mais dans laquelle il est dit que bien que le coût de la vie soit plus élevé au Canada que dans la Grande-Bretagne, l'écart est loin d'être aussi considérable que pourraient le faire croire les chiffres cités cet après-midi par mon très honorable ami.

L'abolition des droits sur les marchandises provenant des Etats-Unis aurait difficilement le résultat réclamé par mon très honorable ami, dans les discours qu'il a prononcés en dehors de cette Chambre. Si j'ai bien compris ses harangues, je suis porté à croire qu'il a proclamé que le coût de la vie, au Canada, s'était trouvé accru parce que les marchés des Etats-Unis s'assuraient nos produits alimentaires et, à cet égard, il a laissé entendre que la population du Canada pourrait obtenir du soulagement par l'enterrement des droits sur les denrées alimentaires provenant des Etats-Unis. Si, dans ce dernier pays, les prix sont plus élevés qu'ils ne le sont au Canada et cela, au point de causer un afflux de denrées alimentaires du Dominion aux Etats-Unis, comment, je le demande, au nom du sens commun, éprouverons-nous du soulagement en nous adressant aux Etats-Unis et en achetant de nos voisins des denrées alimentaires aux prix élevés qui prévalent en ce pays? Cependant, mon très honorable ami peut dire: Faisons tomber toutes les barrières et ouvrons notre marché domestique à toutes les nations de l'univers. N'établit-il pas aussi l'exactitude de ce qu'a exprimé le professeur Strelton et de ce qui se trouve en une phrase moins académique d'un journal des Etats-Unis dont l'attention fut éveillée par certains énoncés de mon très honorables ami, donnant à entendre que si nous nous adressons aux marchés de l'univers pour y acheter des denrées alimentaires pour la population du Canada, nous y rencontrerons l'Oncle Sam et que les prix réclamés, aux Etats-Unis, domineront les achats, dans une certaine mesure, du moins? Des considérations d'ordre international régissent les marchés de l'univers.

En outre, l'un des journaux les plus importants de la province d'Ontario a fait observer que la conclusion la plus éloignée que l'on pouvait tirer du discours de mon très honorable ami, à Hamilton, serait que le seul soulagement dont profiterait la population du Canada, si sa théorie est exacte, consisterait dans l'imposition d'un droit d'exportation sur le bétail, sur les moutons, les porcs et la viande. Je ne crois pas que mon très honorable ami soit prêt à soutenir une proposition semblable.

Il a aussi allégué que le coût élevé de la vie est dû aux coalitions et aux trusts. Eh! bien, si cet état de choses doit être imputé, aujourd'hui, aux trusts et aux coalitions, n'était-il pas occasionné par les coalitions et les trusts, au cours des quatorze années qu'il a vu cet accroissement du prix des denrées alimentaires? Si cet état de choses provenait des causes qu'il indique, comment se fait-il qu'il n'ait pas appliqué quelques-uns des remèdes qu'il dévoile à la population du Canada, mais sur lesquels il a gardé le silence le plus complet dans ses discours, en cette enceinte? Et encore, n'estime-t-il pas qu'aux Etats-Unis les coalitions et les trusts sont plus nombreux et ont plus de ramifications qu'on n'en compte, au Canada? Ne croit-il pas que si la barrière du tarif disparaissait et que si les marchés domestiques de chaque province du Canada se trouvaient exposés à la concurrence des Etats-Unis, les coalitions et les trusts américains auraient tout autant de puissance, au Canada, qu'ils en auraient, aux Etats-Unis, et qu'ils nuiraient au Canada autant qu'ils porteraient préjudice aux Etats-Unis?

Un seul mot encore à ce propos. Je voudrais faire observer à mon très honorable ami que la difficulté ne provient pas entièrement de la diminution de la production au Canada. De 1901 à 1911, la popula-

tion du Canada s'est accrue de 34 p. 100. La production totale du lait a augmenté de 44 p. 100. L'exportation des produits de l'industrie laitière a diminué de 11 p. 100. L'importation des produits de la même industrie s'est accrue de 14 p. 100 et la consommation totale a atteint la proportion de 74 p. 100. La consommation par tête, au Canada, au cours de ce laps de temps, a augmenté de 30 pour 100. De 1900 à 1910 la production des œufs a été portée de 84,000,000 à 143,000,000 de douzaines et la valeur de ce produit a augmenté de $10,250,000 à $23,500,000. Au cours du même laps de temps, l'exportation des œufs a diminué de 11,000,000 de douzaines à 92,000 douzaines et les importations ont augmenté de 950,000 douzaines qu'elles étaient à 2,500,000 douzaines. Ceci indique que le coût de la vie a augmenté, au Canada et que la consommation, au Canada, non seulement la consommation réelle, mais encore celle par tête, d'un grand nombre de denrées alimentaires, a considérablement augmenté.

Quel est le remède? Je dis que l'on doit rechercher et étudier avec soin ce remède, dans le pays tout entier et dans cette Chambre, et que le Gouvernement s'occupe sérieusement de cette question. Tout d'abord, je dis: accordons toute l'aide et l'encouragement nécessaires à la conservation et à l'augmentation du nombre des habitants de ce pays. J'ajoute: aidons le cultivateur, en lui fournissant de bonnes routes, ce que nous avions l'intention de faire, grâce au projet de loi relatif aux grandes routes, que la gauche a combattu et que ses amis ont fait échoué au Sénat.

Aidons-le en lui enseignant des méthodes de culture améliorées, telles que l'a proposé la loi relative à l'enseignement agricole, augmentant ainsi la moyenne de production pour le travail et le capital consacrés à ce résultat; encourageons la coopération entre les producteurs et les consommateurs et arrêtons des moyens plus efficaces et moins dispendieux de trouver des débouchés. Je ne dis pas que ce sont là les seuls remèdes qu'on puisse arrêter, mais ceux-ci ne s'imposent pas moins fortement à mon esprit et, autant que faire se peut, le Gouvernement sera prêt à agir d'après ces données et à travailler, autant que cela est possible, à retenir notre population agricole et à encourager la coopération entre les producteurs et les consommateurs, par tout le Canada.

Le remède suggéré par mon très honorable ami consiste à abolir la protection dont le cultivateur jouit maintenant sur le marché domestique et, en même temps, à le soumettre à un tarif qui protège d'autres industries. Voilà, ce semble, une proposition remarquable. Si mon très honorable ami la soumet à la population des villes du Canada, elle ne recevra pas, j'ose le dire, plus d'encouragement que s'il la fait aux cultivateurs du pays. Si nous devons protéger nos industries, celle de l'agriculture mérite au moins cette étude et cette considération qu'on accorde à toute autre industrie. Je dis donc à la population des campagnes et à celle des villes du Canada que si le marché domestique des cultivateurs n'est pas protégé, la population ouvrière des villes ne peut s'attendre à ce que les industries qui lui donnent de l'emploi puissent être protégées. Nous croyons que, dans l'état de choses qui existe au Canada, les industries du pays doivent bénéficier d'une protection raisonnable, afin qu'on puisse utiliser notre matière première et nos ressources naturelles à des produits complètement fabriqués par notre propre population, au lieu d'être exportées en des pays où elles seront employées au développement de leurs industries.

Mon très honorable ami a énoncé un grand nombre de politiques fiscales. Au début de sa carrière publique, il s'est fait l'avocat de la protection; il prôna ensuite la politique de l'union commerciale, puis vint l'énoncé, entre autres politiques, de celle du libre-échange continental, tel qu'on le trouve en Angleterre; il voulut ensuite un tarif de revenu; puis vint une politique de réciprocité restreinte et, aujourd'hui, il prône le libre-échange. Mon très honorable ami ne s'est pas attaché très étroitement à ces politiques. Pourtant, il les a énoncées dans des termes très énergiques, mais lorsqu'il s'est agi de décider finalement la question, il ne s'est pas montré à la hauteur de la situation.

J'ai recueilli un grand nombre d'extraits des discours de mon très honorable ami, mais je me contenterai de n'en employer qu'un ou deux. En 1894, mon très honorable ami se montrait partisan déclaré de la théorie du libre-échange, tel qu'on le trouve en Angleterre. La même année, il disait à Winnipeg:

> Lorsque le parti libéral sera au timon des affaires, il déposera immédiatement une mesure de libre-échange qu'il appliquera graduellement et, si Dieu nous prête vie, nous marcherons d'un pas ferme jusqu'à ce que nous ayons le libre-échange aussi complet qu'on l'a en Angleterre. Je viens ici, ce soir, vous prêcher ce nouvel évangile du libre-échange. Je vous dénonce la politique de protection comme

un esclavage, oui, comme un esclavage, et j'emploie ce terme esclavage dans le même sens que l'esclavage américain était un esclavage. Monsieur le président, notre politique est le libre-échange tel qu'il existe en Angleterre, tel qu'appliqué en Grande-Bretagne.

Il y a encore d'autres allusions semblables. Dans une lettre que sir Wilfrid Laurier écrivait à M. Bertram, moins de deux ans après, mon très honorable ami ne s'attachait pas très fortement à cette politique. Il disait:

Qu'une politique de libre-échange absolu nuise ou non aux industries manufacturières du pays, c'est une question que je ne m'arrêterai pas à débattre ici. Il n'y a pas lieu d'entamer semblable discussion, car l'intention du parti libéral n'est pas et n'a jamais été d'établir le libre-échange en ce pays.

Dans ces circonstances, il me semblerait que le peuple ne saurait avoir beaucoup de confiance que mon très honorable ami persévérât dans la politique de libre-échange qu'il a prônée à Hamilton et qu'il semble avoir abandonnée maintenant qu'il est rendu à cette Chambre

Mon très honorable ami a fait aussi allusion au manque de travail. Il a dit qu'il y a, aujourd'hui, au Canada, 100,000 personnes qui manquent de travail. Mon très honorable ami possède-t-il quelques données pour faire cette assertion?

Sir WILFRID LAURIER: Je crois que ce chiffre est loin d'être trop élevé.

M. BORDEN: Certes, nous pouvons tous entretenir des opinions personnelles sur ce sujet, mais j'aimerais faire observer à mon très honorable ami que son avis quelque peu pessimiste sur l'état des choses qui existe en ce pays ne semble par partagé par certains de ses amis politiques. J'ai lu dans un grand organe libéral canadien, édition du 1er janvier, un certain nombre de messages des premiers ministres provinciaux. Quatre de ces derniers sont des amis de mon très honorable ami. Je me contenterai de citer une ou deux phrases de chacune de ces dépêches et je dois dire qu'il est à la louange de ses amis qui sont à la tête des affaires provinciales de ne pas envisager l'état de choses qui existe, aujourd'hui, au Canada, avec ce pessimisme que mon très honorable ami a exprimé à la Chambre. Sir James Whitney dont nous déplorons tous sincèrement la maladie et qui, je l'espère, sera bientôt rétabli, dit:

L'Ontario a eu une année de grande prospérité et ne peut entrevoir rien de mieux.

Il ne voyait pas l'état de choses qui existait dans Ontario à travers les lunettes dont mon très honorable ami se sert. Sir Lomer Gouin, premier ministre de la province de Québec, dit:

La province de Québec a toute raison d'être satisfaite de la somme de progrès et de prospérité dont elle a joui en 1912.

On ne note pas ici ce pessimisme exprimé par mon très honorable ami.

L'honorable G.-H. Murray, premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, déclare:

L'activité du commerce s'est beaucoup moins ralentie dans la Nouvelle-Ecosse que dans les provinces de l'Ouest et du centre. De plus, les indications présentes sont encourageantes.

L'honorable J.-K. Flemming (N-B,):

En dépit de la rareté de l'argent, le relâchement des affaires dans cette province, l'an dernier, a été restreint. Nous espérons que l'année 1914 sera une année exceptionnelle. Notre population est optimiste et plus portée que par le passé à demeurer dans cette province pour y développer les richesses et les ressources du Nouveau-Brunswick.

L'honorable J.-A. Matheson (I.P.-E.):

En termes généraux ce qui caractérise l'année, c'est la grande activité collective ci-dessus mentionnée; c'est aussi, dans d'autres sphères, un commerce volumineux et rénumérateur, le rendement satisfaisant du sol et des pêcheries, une bonne mesure de la prospérité générale et la plus grosse recette que le trésor provincial ait jamais encaissée.

Sir Rodmond Roblin (Manitoba):

Pour la province du Manitoba, 1913 fut marquée par une série ininterrompue de progrès satisfaisants en toutes choses. Dans le domaine de l'agriculture et du commerce, aussi bien que dans toutes les branches de l'industrie, l'année a été tout particulièrement satisfaisante.

L'honorable Walter Scott (Saskatchewan):

La fin de l'année voit la population agricole de la Saskatchewan en meilleure situation et plus remplie de courage qu'elle n'était il y a un an.

L'honorable Arthur-L. Sifton (Alberta):

A en juger d'après tous les principes économiques, l'Alberta accuse un état de prospérité. L'année mil neuf cent treize compte parmi les plus heureuses de cette période.

L'honorable sir Richard McBride (C.-A.):

Au cours de l'année qui vient de finir, la Colombie-Anglaise a fait des progrès remarquables et il y a tout lieu de croire qu'elle poursuive sa marche dans la voie du développement et de la prospérité en 1914.

Cela étant, il sied bien mal à mon très honorable ami de sonner la note lugubre comme il a fait. J'ajouterai qu'en portant ses regards au loin il constatera qu'il est de par le monde d'autres pays aux abondantes ressources, d'autres pays ayant la foi la plus entière en la grandeur de leur avenir et où cependant le chômage se fait beaucoup plus sentir qu'au Canada. Du 15 novembre au 1er décembre, le nombre des wagons à marchandises inutilisés aux Etats-Unis s'est accru de 22,000 à 57,000. Je tiens à dire qu'aucune des observations que je me propose de faire au sujet de la situation qui prévaut aux Etats-Unis pour les mettre en regard du tableau que mon très honorable ami a fait de l'état de choses qui existe au Canada, ne veux viser en aucune façon l'avenir des Etats-Unis.

Je pourrais rappeler que sir George Paish, qui fait autorité en matière économique et commerciale, est convaincu que la situation présente des Etats-Unis aboutira à une ère prochaine de très grande prospérité et de fiévreuse activité des affaires en ce pays-là. Je me borne à faire observer qu'il existe aux Etats-Unis un état de choses passager qui me semble plus grave que tout ce que mon très honorable ami a pu attribuer au Canada, lors même que l'on tiendrait pour exactes ses données relatives au chômage.

Le "Daily Iron Trade" estime que l'industrie métallurgique a donné leur congé à 1,000,000 d'ouvriers, ce qui représente une perte de salaires se chiffrant à cinquante millions par mois, et que 270,000 mineurs se trouvent sans travail. De 306 qu'il était, le nombre de hauts fourneaux en activité est tombé à 183. Le "Daily Iron Trade" porte aussi à un million le nombre des ouvriers sans emploi qui gagnaient leur vie dans les industries se rattachant à la métallurgie. Au cours de l'année expirée en novembre 1913, 38 hauts fourneaux (fer en gueuse) sur 331, 28 fabriques de fer-blanc sur 508 et 6 fabriques de tôle d'acier sur 77 ont fermé leurs portes. Le correspondant londonien de l'"Iron Age" disait le 8 janvier que cette année a vu le déclin constant de l'industrie métallurgique dans les Iles Britanniques.

Dans le district méridional de Chicago, on a récemment congédié 6,000 employés en trois semaines, tandis qu'un nombre beaucoup plus considérable ne travaille que la moitié de la journée. A Washington, 227 fabriques de bardeaux et scieries sont fermées et 15,000 ouvriers se trouvent sans emploi. D'après le "New York Journal of Commerce", le chiffre des salaires payés aux Etats-Unis est actuellement inférieur de $1,250,000 par jour au chiffre normal, ce qui pour l'année représente une diminution de quatre cents millions de dollars. Au dire du même journal, sur un total de 627,000 ouvriers syndiqués de l'Etat de New-York, 101,150 sont sans emploi, c'est-à-dire que le chômage sévit dans une proportion inconnue depuis nombre d'années.

En Grande-Bretagne, bien que la plupart des branches de l'industrie se trouvent en situation assez satisfaisante, 38 hauts fourneaux (fer en gueuse) sur 321, 28 fabriques de ferblanc sur 508 et 6 fabriques de tôle d'acier sur 77 ont fermé leurs portes au cours de l'année expirée en novembre 1913. Il existe d'autres données semblables relativement au chômage en d'autres pays de l'Europe, mais je m'abstiendrai d'en faire part à la Chambre ce soir.

Je me bornerai à ajouter que lorsque mon très honorable ami affirme que le chômage a été chose inconnue au Canada de 1897 à venir jusqu'à l'an dernier, il perd complètement de vue l'état de choses qui prévalut à la fin de 1907 et au commencement de 1908. Si je ne me trompe, il y eut à cette époque-là autant de chômage qu'il en existe au Canada à l'heure actuelle. J'aime à croire que les industriels et négociants du Canada, que tous ceux qui comptent de nombreux employés se rappelleront que tout allait bien pour eux et pour le pays aux jours de grande prospérité, et que si une certaine rareté d'argent se fait sentir dans le monde entier et que les affaires s'en trouvent quelque peu gênées à l'heure présente, il n'est pas à désirer qu'ils mettent trop d'empressement à congédier leurs employés. Ils devraient plutôt patienter un peu, faire montre de prévoyance et compter sur la reprise des affaires qui, nous avons toute raison de le croire, aura lieu au printemps.

J'ai parlé plus longtemps que je ne me l'étais proposé. Je termine par cette dernière observation. Le Gouvernement tient et tiendra compte de l'état de choses qui prévaut tant au Canada que dans le monde entier, et il s'efforcera d'accomplir son devoir envers la population du Canada, envers le pays.

Le Gouvernement est fermement convaincu que la gêne légère qui se fait sentir en ce moment n'est que passagère et que la population du pays a toute raison d'envi-

sager l'avenir avec la certitude qu'au cours des années qui vont suivre la nation s'avancera plus rapidement que jamais dans la voie du progrès et du développement.

Pour ce qui est de l'amendement déposé par le très honorable chef de l'opposition, je dois dire qu'il tend à inviter la Chambre à blâmer le Gouvernement; c'est purement et simplement une proposition de censure. Dans les circonstances, eu égard à la maigreur des arguments que mon très honorable ami a apportés à l'appui de sa proposition, et étant donné qu'il n'a pas su, au cours de ses observations, signaler un seul moyen qu'il suggérerait lui-même à l'heure actuelle dans le but de remédier à l'état de choses dont il affirme l'existence, je demande à la Chambre de traiter cet amendement comme il le mérite et de le rejeter à une écrasante majorité.

M. MICHAEL CLARK (Red-Deer): Qu'il me soit permis d'unir ma voix à celles qui se sont déjà fait entendre des deux côtés de la Chambre, tant pour faire part à leurs Altesses Royales des hommages du peuple canadien que pour complimenter les deux parrains de l'adresse. Je veux aussi féliciter le premier ministre de ce que son état de santé semble être bien meilleur que ce qu'on en disait pendant les vacances. Je suis bien aise qu'il ait pu nous prouver avec abondance que ces bruits étaient fort exagérés.

J'ai maintenant une tâche assez désagréable à remplir: c'est de me séparer de mon chef sur un point pour me ranger du côté du premier ministre. Représentant d'une circonscription de l'Ouest, je suis reconnaissant envers le Gouvernement pour l'époque à laquelle il a convoqué les Chambres.

J'ai lieu de croire que s'il a agi ainsi ce n'est pas sans égard pour ceux d'entre nous qui demeurent loin du siège du gouvernement. Je ne pense pas que la réunion tardive de la Chambre soit de nature à prolonger outre mesure la durée de la session; à mes yeux elle tendrait plutôt, pourvu que l'on se mette à l'œuvre comme il convient, à l'accomplissement du travail de façon plus expéditive et plus pratique qu'il ne se fait parfois.

Je crois que dans tous les parlements il y a beaucoup de discussions oiseuses—non que je considère ce qualificatif applicable à celles que l'opposition soutint au cours de la dernière session. Ce n'est pas sans objet que nous prenions la parole; nous avions un but bien défini et nous l'avons atteint. Nous voulions amener le Gouvernement et ses partisans à de plus saines dispositions d'esprit en matière navale. Quelles sont aujourd'hui leurs dispositions d'esprit? C'est un point sur lequel le discours du premier ministre ne jette guère de lumière. Je constate cependant avec satisfaction, par l'adresse à allure pratique qu'il a formulée, que le Gouvernement se propose d'abréger la durée de la session et des discussions.

Certes, le programme que le Gouvernement s'est tracé pour la présente session est des plus modestes. Il se borne à déposer un seul projet de loi relatif à la répartition de la représentation, et, dans les circonstances, il y est tenu par le dernier recensement. J'ai constaté que l'opinion qui prévaut au sein de la population—et cette opinion est aussi la mienne—c'est qu'au cours de l'élaboration de ce projet de loi le premier ministre aura au moins deux choses présentes à l'esprit: la première, c'est qu'il est peu probable qu'il s'écarte de la constitution reconnue du pays; la seconde, c'est que l'on est généralement convaincu qu'il ne consentira pas à un remaniement arbitraire de la carte électorale (gerrymander).

Je suis de cet avis et je le serai jusqu'à preuve du contraire.

Il y a un passage ou deux du discours du trône que l'opposition peut négliger à bon droit. On nous promet une administration économe. C'est une promesse qui rappelle beaucoup la nécessité dans laquelle se trouvait l'enfant prodigue. Faite il y a deux ans, elle eût été beaucoup plus utile au pays, si on l'eût tenue. Dans l'art de dilapider un héritage, l'enfant prodigue semble n'être qu'un novice auprès du ministre des Finances (M. White). Celui-ci avait hérité d'un excédent de $50,000,000. Cet excédent est disparu et mon honorable ami, qui, j'imagine, est l'auteur de ce passage du discours du trône, nous parle d'économie. Toutefois, il ne faut pas décourager ceux qui se repentent sur leur lit de mort ou tardivement, et je ne puis qu'exprimer l'espoir qu'on tiendra l'engagement que contient ce passage du discours du trône, espoir qui, j'en suis certain, est partagé par la plus grande partie de la population canadienne.

Le premier ministre a tenu une attitude étrange dans le long discours qu'il nous a fait entendre. Il a semblé disposé à raviver les querelles de la dernière session, tout en laissant de côté les projets de loi présentés l'an dernier. C'est une conduite bizarre. De fait, le ministère lui-même est bizarre. A la dernière session, il a proposé des pro-

jets de loi et fui la discussion. Aujourd'hui, il renonce à ses projets de loi et l'honorable premier ministre ravive les querelles d'antan.

Tout ce que je puis dire à ce sujet c'est que, si on est généralement d'avis de ressusciter les chicanes de la dernière session, il nous reste des forces et des idées et nous relèverons immédiatement le gant. Je suis bien aise de le faire à propos du bill des grandes routes. Il s'est dit beaucoup de choses, et des choses étranges, au sujet de ce projet de loi. Le ministre de l'Intérieur (M. Roche), qui tient d'ordinaire un langage très modéré, s'est rendu dans l'Ouest et, dans la ville de Minnedosa, il a déclaré que le Sénat a étouffé ou mis à mort le bill des grandes routes. Je rapporte assez fidèlement les paroles dont il s'est servi. Je n'aime pas moi-même les violences de langage, mais la violence de son langage dans cette circonstance était quelque peu excusable, car il était accompagné du premier ministre du Manitoba. Celui-ci a d'abord traité mon compatriote, le directeur général des Postes de la Grande-Bretagne, de ventru, puis d'Anglais bouffi d'orgueil. On dit que les mauvaises compagnies corrompent les bonnes manières; aussi je m'explique les violences de langage de mon honorable ami.

En dépit de toutes ces assertions touchant l'étranglement et le rejet du bill des grandes routes, qu'est-il arrivé à ce projet de loi? Je n'ai jamais trouvé difficile de soulever l'enthousiasme d'un auditoire canadien en lui parlant de la conduite du Sénat à l'égard du bill des grandes routes, lorsque je lui avais exposé les faits. Lorsqu'on examine ceux-ci, il faut renoncer à parler d'étranglement. Le bill renfermait six articles. Le Sénat en a adopté cinq. Est-il juste de reprocher à l'autre Chambre d'avoir tué le bill, lorsqu'elle en a adopté les cinq sixièmes sans aucune modification? Quel était le sixième article? Le représentant d'York (N.-B.), (M. McLeod) dit que ce bill a gagné le cœur de la population canadienne. Le sixième article avait pour objet de capter ses suffrages et cela en se servant des fonds, comme l'article les y autorisait, où et comme il semblerait bon à nos adversaires, et nous savons que cela veut dire lors d'une élection, et afin de venir en aide aux candidats conservateurs.

Dans sa seule tentative de réfuter cette accusation, le premier ministre a dit qu'il se propose de faire porter au Sénat la responsabilité d'avoir tué ce projet de loi. Il n'aura pas à dire qui en est responsable. C'est la population canadienne qui se prononcera lorsqu'elle connaîtra la vérité. Le premier ministre dit que le ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) et lui ont exprimé l'intention de répartir les fonds d'après la population du pays. Je lui demande s'il est bon de s'en rapporter en matière de législation à l'intention exprimée par un ministre. Ne peut-on pas lier tous les ministres tant que la loi demeurera en vigueur simplement en traduisant leurs intentions dans le projet de loi?

Ils ont constamment refusé de le faire, prouvant par là leur désir d'avoir carte blanche et d'employer les fonds quand et où bon leur semblerait. Voilà toute la vérité au sujet du bill des grandes routes.

M. BORDEN: L'honorable député parle-t-il de l'article 6?

M. CLARK: L'amendement du Sénat décrétait que les fonds seraient dépensés d'après le chiffre de la population, c'est-à-dire de la manière dont mon très honorable ami se proposait de les employer, d'après son propre aveu. L'article 6 fut retranché complètement, parce que le Gouvernement a refusé d'accepter cet amendement. Mais les cinq premiers articles et l'amendement du Sénat auraient permis de consacrer la somme entière aux grandes routes. Personne parmi la droite ne le niera. Mais le Gouvernement refusait de verser les deniers par son précieux article 6. Le Sénat a rejeté cet article et le Gouvernement a donné le coup de grâce au bill. La conduite des ministres dans cette affaire me remet en mémoire un incident de ma carrière médicale. J'ai assisté à la naissance d'un enfant qui avait un pouce de trop—six doigts à une main. Avec l'aide de l'infirmière et du consentement des parents, j'amputai le pouce qui était de trop. L'enfant eut meilleure apparence, et il vécut et se développa. Qu'aurait-on pensé des parents s'ils avaient mis l'enfant à mort parce que j'avais supprimé cette difformité? Pourtant, le présent Gouvernement a été beaucoup plus déraisonnable que ne l'auraient été ces parents s'ils avaient mis leur enfant à mort, car il a tué sa progéniture et accusé le Sénat de ce crime.

J'ai cru préférable de parler tout d'abord de cette question des grandes routes. Cependant, bien des événements intéressants se sont produits depuis la dernière session dans le domaine politique. L'honorable premier ministre a fait allusion à l'élection de Châteauguay. Je m'étonne qu'il en ait parlé, surtout à propos du bill naval. Je

me demande s'il sait ce qui s'est passé pendant cette élection. La victoire de Châteauguay est due à deux causes. D'abord à la cupidité des électeurs—et de ceci je ne veux rien dire. Je ne veux pas perdre de temps à traiter ce sujet et, pour être franc, je crains que ce reproche ne soit beaucoup trop fréquent parmi les deux partis politiques. La grande majorité de la population de ce pays espère que bientôt il y aura plus d'honnêteté dans nos luttes politiques. Mais il y a une autre cause: la pusillanimité des électeurs, et je me propose d'en parler. Je suis moi-même intéressé. On a imprimé sur une feuille volante répandue dans cette circonscription des paroles dont je m'étais servi l'an dernier pendant le débat sur la loi navale. Je citerai ces paroles à la Chambre. Au cours des observations brèves et incomplètes que j'ai faites de temps à autre l'hiver dernier, j'ai dit:

> Si l'orage dont M Borden parle éclatait, pas une goutte de sang canadien ne serait versée ou mise en danger.

En employant ce langage, je croyais naïvement signaler un défaut du projet de contribution, défaut qui le rendait odieux à tous les Canadiens bien pensants. Mais on les reproduit ici à l'éloge du projet de loi, puis le premier ministre renouvelle timidement ses appels à la défense du drapeau. Quel tas de jingos domptés nos amis impérialistes forment lorsqu'ils sont autour de M. Bourassa!

Pendant les vacances du Parlement, il y eut une autre élection qui est la contrepartie de l'élection de Châteauguay. Je félicite le Gouvernement, surtout le groupe impérialiste du ministère, du triomphe remporté dans Châteauguay. Cependant, une élection intéressante a eu lieu dans Bruce-sud. Le solliciteur général s'est rendu sur les lieux. Je ne sais pourquoi le ministre des Travaux publics (M. Rogers) l'a envoyé là-bas. Il semble s'être bien rendu compte des théâtres sur lesquels il doit figurer lui-même.

En passant, je désire m'unir à mon chef pour féliciter sincèrement et cordialement le représentant de Portage-la-Prairie de sa nomination. Il n'ignore pas que je suis sincère. Lorsqu'il prit part à cette élection, il fit l'observation que tout le monde devait admettre que le Gouvernement, depuis son arrivée au pouvoir, avait été favorisée par la marée de la prospérité. Il m'est venu à l'idée qu'il était malheureux qu'il fût allé là-bas; il n'a pas tardé à amener le reflux. Quelques-uns d'entre nous n'ont pas constaté cette vague de prospérité; elle n'était certainement pas aussi haute que dans le cas d'autres gouvernements.

Si j'ai parlé de l'élection de Bruce-sud, c'est qu'il s'est agi du bill naval dans cette élection. J'ai entendu dire dans la Nouvelle-Ecosse pourquoi cette question a été d'actualité. A Amherst, le journaliste tory a écrit un long article—comme il en a été écrit dans tout le pays—disant que cette circonscription était bien choisie pour sonder l'opinion au sujet de la question navale. Cette personne a écrit un article tel qu'en aurait rédigé tout journaliste conservateur qui, étant prophète, prévoyait une victoire ministérielle. On me dit que, en apprenant le résultat de l'élection, l'auteur de cet écrit a failli perdre connaissance.

Je mentionne cette élection pour dire que son résultat dans la province d'Ontario a eu plus à faire avec l'abandon du bill de la Marine que l'action même du Sénat. Je ne puis comprendre le mode de discuter adopté par le Gouvernement ou son chef. J'aurais pensé qu'il aurait admis qu'il s'était produit un changement énorme dans la situation navale depuis la dernière session. Le fait est que, pendant les vacances parlementaires, la position navale de l'empire s'est beaucoup éclaircie.

Mon très honorable ami a mentionné le mémoire de M. Winston Churchill—son premier mémoire — et il a défendu la politique de contribution en manière de post-scriptum en mentionnant ce mémoire. L'honorable premier ministre me semble oublier qu'au cours du débat le premier mémoire a été jeté par-dessus bord, et que M. Churchill en a envoyé un second. Dans ce dernier mémoire le danger était transporté de la mer du Nord au rocher de Gibraltar, à mille milles de distance. Mon très honorable ami traite M. Churchill d'une façon bien curieuse. D'abord, il s'accorde avec lui, il s'appuie sur les documents qu'il en obtient; et ensuite, vers la fin de la session il a recours de nouveau à lui, et une partie considérable de son discours était composée de citations prises dans les discours récents de M. Churchill en Angleterre.

Toute la politique de contribution était basée sur la question d'urgence, mais cette urgence a disparu avec l'envoi de la flotte à Gibraltar, et si l'urgence s'est évanouie à cette époque-là, où est-elle aujourd'hui? Mon très honorable ami sait, comme tous ses partisans dans cette Chambre, que la flotte a été dispersée sur les sept mers du monde et la flotte allemande avec elle, et tous les amis de la civilisation sont très

heureux qu'il en soit ainsi. Cette dispersion de la flotte est la deuxième justification absolue de tout ce que l'Opposition a fait l'hiver dernier, soit dans cette Chambre, soit dans le Sénat. Mais il fallait une autre justification de l'attitude du parti libéral canadien, si ce parti avait besoin d'une autre raison pour prouver qu'il est aussi ami de l'empire que les honorables députés qui siègent à votre droite, monsieur l'Orateur, nous la trouverions dans le fait que pendant les vacances parlementaires la petite colonie de la Nouvelle-Zélande a abandonné la politique de contribution et a adopté la politique de l'opposition libérale dans ce parlement.

Je veux maintenant toucher plus directement à l'amendement soumis à cette Chambre, et examiner quelques autres aspects de l'adresse. Je félicite le Gouvernement d'être en mesure d'annoncer une augmentation dans le commerce du pays avec l'étranger. J'en prends l'occasion pour dire que je suis le seul membre de cette Chambre, s'il est vrai que je suis le seul libre-échangiste dans cette enceinte, qui puisse foncièrement et justement se réjouir de ce paragraphe. Les contradictions de la protection sont des plus étonnantes. Voici un gouvernement qui se réjouit dans le discours du trône de l'accroissement de notre commerce avec l'étranger, et qui me fait un sermon à moi le seul libre-échangiste, un an après sur l'importance d'un marché local. Je ne sais pas quel droit le Gouvernement a de se réjouir, dans un pays protectionniste, de l'accroissement de notre commerce étranger. Cependant, il y a, en rapport avec notre commerce étranger, des choses qui donnent à ceux qui se consacrent à l'étude de l'économie politique, de bonnes raisons de réfléchir. La vérité est que l'augmentation de ce commerce est due grandement à l'augmentation dans les prix, et que l'augmentation des exportations est loin d'atteindre le chiffre auquel elle devrait être si le Canada faisait son devoir dans le développement de ses ressources. Comme libre-échangiste, je vois avec étonnement non seulement ce paragraphe dans l'adresse, mais je suis en présence d'un autre spectacle très intéressant dans l'ancien gouvernement conservateur.

Nous avons eu dix-huit années de ce que l'on a appelé la politique Nationale; sont venues ensuite seize années de gouvernement libéral qui n'a apporté, je suis forcé de l'avouer, que des modifications microscopiques à cette politique, nous avons eu ensuite deux années la continuation de la même politique avec ses modifications microscopiques. Aujourd'hui, j'ai devant moi un amendement à l'adresse qui me demande de reconnaître que le Gouvernement n'a rien fait pour remédier à la stagnation commerciale qui règne dans le pays. C'est réellement un spectacle intéressant; il doit y avoir quelque chose de mal quelque part. Le Gouvernement actuel me paraît avoir remplacé son mot d'ordre " ne dérangez pas ce qui est bien " par cet autre: " ne dérangez pas ce qui est mal." Malgré toute la bravoure que veut bien y mettre mon très honorable ami, je ne crois pas qu'il oserait répéter aujourd'hui son mot d'ordre d'il y a deux ans, " ne dérangeons pas ce qui est bien ". En présence de la stagnation que le Gouvernement juge bon d'admettre, que propose-t-il de faire? Il se replie sur les ressources inépuisables du pays. Mais, monsieur l'Orateur, ces ressources inépuisables ne sont pas le résultat de l'action du Gouvernement; elles existaient lorsqu'il n'y avait à peu près rien autre chose dans le pays que des buffles et des sauvages, mais le pays n'en était pour cela ni plus prospère ni plus heureux. Le pays demande que le Gouvernement fasse quelque chose, et il y a beaucoup de gens qui, malgré la bravoure que veut montrer l'honorable premier ministre en disant que la crise n'est pas sérieuse, sont d'avis que dans le moment présent l'achat de dreadnoughts n'est pas une question aussi pressante que la cherté de la vie, et qui viennent à la conclusion qu'il est malheureux qu'un pays qui a des ressources illimitées ait à sa tête un gouvernement qui en a si peu. Je dois dire que sous ce rapport l'adresse en réponse au discours du trône et les observations de mon très honorable ami sur la cherté de la vie leur donnent grandement raison. Mais le Gouvernement ne s'en tient pas à parler des ressources du pays; il nous apprend qu'il a nommé une commission. J'étais l'autre soir à Halifax, où j'ai dit que le Gouvernement avait des idées dissolvantes, qu'il n'avait pas de fortes convictions ni de politique arrêtée, et en effet sa politique de commissions a un caractère prononcé de dissolution. Lors de la première session de ce parlement, le Gouvernement a déposé un bill établissant une commission du tarif, et l'un des méfaits horribles du Sénat est qu'on l'accuse d'avoir tué cette commission.

Pas du tout, le Sénat a simplement ajouté un amendement qui obligeait la commission à s'occuper des intérêts du consommateur comme ceux du producteur, mais

le Gouvernement n'a pas voulu accepter l'amendement, montrant par là qu'il était lié avec les producteurs et ne s'inquiétait aucunement des consommateurs. Comment peut-on alors condamner le Sénat? L'honorable premier ministre nous apprend que ce membre très expérimenté de son cabinet, qui est allé dans Lanark faire la déclaration que l'honorable chef de l'opposition a rapportée cet après-midi, que ce ministre est aujourd'hui sur l'océan, revenant d'Angleterre. Cela ne me cause pas beaucoup d'alarme; je voudrais seulement qu'il fût ici aujourd'hui. Je lui demanderais ce qu'il a voulu dire par sa déclaration dans Lanark-sud, surtout lorsqu'on la rapproche des autres déclarations au sujet de la commission du tarif. Nous n'avons pas encore oublié comment, à la fin de la session dernière, le doigt tendu et le verbe haut, il accusait le très honorable chef de la gauche de s'être opposé à la volonté du pays d'avoir une commission du tarif, et l'on était porté à croire qu'il allait porter la guerre dans tout le pays. Lorsqu'un gouvernement veut réellement dompter une Chambre haute, il le peut. Lorsque la Chambre des lords a rejeté le budget de M. George, celui ci n'a pas hésité au sujet de ce qu'il devait faire de ce corps—il s'est présenté devant le peuple, et je ne puis comprendre que mon très honorable ami, s'il a autant de courage qu'il le proclame, n'a pas, au sujet du rejet de sa loi navale, suivi cet exemple. Je ne vois pas bien sur quoi porte la querelle de mon très honorable ami avec le Sénat. Je ne voulais pas parler de cette question; je l'ai dit à la fin de la dernière session, mais si l'honorable chef du Gouvernement persiste dans ces accusations contre le Sénat, nous devons savoir qui est à blâmer. A son retour d'Europe où il était allé avant la dernière session, mon très honorable ami nous a dit par trois fois: "J'ai consulté l'amirauté ainsi que j'ai dit que je le ferais; je vais déposer ma proposition devant le Parlement". C'est ce qu'il a fait, ainsi qu'il l'avait promis, mais il a dit aussi: "Si le Parlement n'accepte pas ma proposition, je la soumettrai au peuple". Or, le Sénat a tout simplement dit au sujet du bill naval: "Très bien, soumettez-le au peuple". Sur quoi alors porte la querelle de mon très honorable ami avec le Sénat. Sur cette question, comme sur les autres, nous n'avons aucune crainte du verdict du peuple lorsqu'il connaîtra les faits réels. Cependant, l'honorable ministre du Commerce n'a pas moins excomunié l'honorable chef de l'opposition avec tout le cérémonial usité, parce que le Sénat avait rejeté le bill de la commission du tarif contre la volonté du peuple.

Mais il se charge lui-même de justifier entièrement le Sénat, parce que, après le verdict de Bruce-sud, il va dire aux électeurs de Lanark: "Dieu sait que nous avons trop de commissions; elles foisonnent comme les bleuets de Kazubazua". C'est là un des endroits, je suppose, où l'honorable ministre a cherché un marché. Puis il part pour l'Angleterre, et en contradiction avec cette déclaration aux électeurs de Lanark, le Gouvernement nomme une autre commission. Si ce n'est pas là une preuve que le Gouvernement n'a pas d'opinions arrêtées, je n'en connais pas.

La véritable urgence qui s'impose aujourd'hui n'est pas, ainsi que l'a dit mon honorable chef, celle des dreadnoughts. Il n'y a jamais eu d'urgence réelle à cause de l'Allemagne; c'était une urgence fictive, et la cherté de la vie est la seule urgence réelle qui s'impose aujourd'hui au pays.

Je ne me propose pas de retenir la Chambre très longtemps, et je ne veux certainement pas faire un discours sur la question budgétaire dans ce débat sur l'adresse. Je crois que ce serait loin d'être convenable. Je veux montrer que j'arrive à la grâce juste au moment où l'honorable premier ministre la perd. J'ai eu occasion autrefois de le féliciter de faire des discours brefs, mais il devra se réformer s'il veut mériter encore mes félicitations. Je veux montrer que je suis ses bons exemples et non pas ses mauvais.

Quant à la cause principale de la cherté de la vie dans les pays protectionnistes, il ne saurait exister de doute à cet égard.

De cet air dégagé et enjoué qui lui sied à merveille, le ministre des Finances nous disait, l'an dernier, qu'il ne s'agit nullement d'une crise locale, mais d'un mal qui sévit dans le monde entier, et il s'en est tenu là. Mais il faut analyser la situation davantage. On nous dit que la cherté de la vie se fait sentir en Grande-Bretagne comme au Canada. Il n'en est rien, ou du moins la crise ne s'y fait pas sentir dans une aussi large mesure. En réalité, c'est dans le seul pays au monde doté du libre-échange absolu, qu'on peut en avoir pour son argent. Quant aux denrées alimentaires, l'élévation des prix tient à ce que la Grande-Bretagne importe l'excédent des produits des autres nations. Ici on pourrait fort bien arguer que la protection chez les autres peuples élève le prix des denrées alimentaires en Grande-Bretagne;

car les taxes imposées sur les marchés domestiques stimulent la production nationale, et quand il n'y a pas d'excédent de produits à exporter, il s'en suit fatalement une rareté de produits sur le marché de la Grande-Bretagne. Dans une brochure récemment publiée par le ministère du commerce de la Grande-Bretagne, il est établi qu'en prenant comme indicateur le chiffre 100, le coût de la vie, depuis 1902, s'est élevé à 115 en Grande-Bretagne, et à 151 au Canada. C'est là un grave problème et on ne saurait le résoudre en lançant des lardons et des répliques de partisan, au sujet de ce qui est arrivé sous les régimes précédents. C'est là une question de haute importance pour le pays et nous aurions pu l'élucider sans créer de commission d'enquête. D'après toutes les raisons à priori, le coût de la vie en Grande-Bretagne aurait dû être beaucoup plus élevé qu'au Canada. En effet, on compte en Grande-Bretagne une population de 500 habitants par mille carré sur un territoire, y compris l'Irlande, égal à la moitié de la province de l'Alberta. Ici la population est de deux habitants par mille carré sur un continent doté de ressources infinies. Voilà un fait des plus significatifs et des plus singuliers. En pareille circonstance, nous devrions tous être à l'aise et vivre à bon marché au pays, s'il existait de bonnes conditions économiques. Sans vouloir me livrer à des considérations d'ordre budgétaire, je dois déclarer qu'à mon avis, la cherté de la vie dans les pays protectionnistes tient tout d'abord au régime fiscal, puis aux coalitions commerciales, conséquence du tarif protectionniste. La chose ne saurait faire doute. Je pourrais, au besoin, apporter à l'appui de ma thèse d'excellentes autorités, qui porteraient la conviction dans l'esprit des ministériels. L'effet du tarif n'a rien de mystérieux. Il y a des années que le ministre du Commerce s'écriait, ici même: "La chose va sans dire, il est parfaitement vrai que le tarif a pour résultante la hausse de l'article frappé de ce droit fiscal, et cela jusqu'à concurrence du chiffre de ce droit."

Il n'est pas au monde un seul économiste tant soit peu averti qui puisse réussir à ébranler cette proposition, et cela met fin à tout débat à cet égard. Quand un article coûtant, disons $100, arrive dans un de nos ports et qu'une taxe fiscale de 33 pour 100 est imposée sur cet article à ce port, c'est 33 pour 100 qu'il faut ajouter au prix de cet article, et ce $100 devient $133 et même davantage, parce qu'il y a en outre un profit à demander tant au tarif même qu'au prix primitif de l'article.

Quant à l'effet des coalitions commerciales, je vais invoquer une autorité qui doit l'emporter même sur celle du ministre du Commerce aux yeux des ministériels; c'est le premier ministre lui-même que je vais citer. Dans une lettre qu'il publia, au cours de la dernière campagne électorale et où il faisait valoir les objections militant contre le traité de réciprocité, il fait tout d'abord observer qu'elles sont de nature profonde et d'ordre permanent. Puis il énumère ces objections, et je tiens à signaler à son attention l'objection que voici: "Le traité de réciprocité réduira dans une large mesure les prix que recevront nos nationaux pour leur production, tandis que le monopole exercé par les trusts empêchera toute réduction au bénéfice du consommateur". Ces paroles du premier ministre comportent un précieux aveu: c'est qu'à la dernière grande consultation populaire, il savait que l'effet des trusts serait de relever les prix payés par le consommateur et sur ce point il était parfaitement inutile de créer une commission. En rapprochant ses propres paroles de celles du ministre du Commerce, force lui sera bien d'avouer que, d'après ces déclarations, le relèvement des prix dans un pays protectionniste tient tout d'abord au tarif et ensuite aux coalitions commerciales, conséquence du tarif protectionniste. Voyant se dresser devant lui le problème de la cherté de la vie, que fait Pitt? Il attaque le tarif. Que fait Woodrow Wilson aux Etats-Unis? Il attaque le tarif, et si mon très honorable leader (sir Wilfrid Laurier) marche sur les brisées de ces hommes d'Etat et formule un plaidoyer en règle à cet égard, ni son attitude ni ses arguments ne devraient servir de cible aux moqueries qu'on s'est permises ici aujourd'hui même. L'inconséquence chez lui prouverait tout simplement qu'il est faillible comme tout autre mortel; mais du moins emboîte-t-il le pas sur les célèbres hommes d'Etat, tant en Grande-Bretagne qu'aux Etats-Unis, dans l'attiude qu'il a prise. Parmi tous les événements qui ont signalé le cours des dernières vacances parlementaires, l'événement qui influe le plus puissamment sur les destinées du Canada et qui retentira certainement dans l'âme populaire ici, c'est la révolution fiscale réalisée par le président et le parti démocratique aux Etats-Unis. Au début de mon séjour dans ce pays, alors que j'osais, toujours respectueusement j'espère, exprimer mon avis sur la question fiscale, je passais pour une sorte d'insulaire ignorant, errant loin du vrai sentier et, pour toute réponse à mes

plaintes, quelque député de la droite prenant la parole faisait entendre cet éternel refrain: "Mais voyez donc nos voisins! Tournez donc le regard vers les Etats-Unis!" Je crois que le député d'York (M. McLeod) s'instruit à l'école de nos voisins, car il les a cités en exemple, à un certain égard, ici ce soir.

J'ai aussi étudié à l'école de nos voisins; et maintenant, dirigeant les regards vers mes collègues, je leur dis: "Tournez les yeux vers les Etats-Unis et qu'y voyez-vous." Voici venir un grand homme d'Etat véritablement sincère et simpliste; or, son premier geste, à son avènement au pouvoir, est de mettre la cognée à la racine de l'arbre protectionniste, de faire justice des sophismes et des arguments fallacieux d'ordre économique, de les pulvériser et d'en disperser les fragments aux quatre vents du ciel. Tous les arguments marqués à l'appui du protectionnisme par les partisans de cette cause, il les a démasqués et réfutés, et cet homme rallie apparemment les suffrages de la nation tout entière. Car, le trait caractéristique de cette réforme, c'est que républicains et démocrates reconnaissent à l'envie que cet homme d'Etat a le succès de sa réforme à cœur et ils entendent faire un loyal essai des mesures dont il a pris l'initiative.

En discutant cette question, le premier ministre a fait valoir un argument indigne de lui. C'est un argument sortant probablement de quelque usine de l'association des manufacturiers, et expédié à tous les petits journaux ruraux, et tendant à prouver que, depuis la réforme du tarif américain, il n'y a pas eu de réduction dans le prix des denrées alimentaires aux Etats-Unis. Je pose ici franchement la question au premier ministre: s'il a fallu au Canada quarante anées de "politique Nationale" et soixante ans de protectionnisme à outrance aux Etats-Unis, pour que le peuple consentît à prendre une bonne dose de libre-échange, est-il loyal de demander que ce dernier régime produise toute une révolution en deux mois? Le dégrèvement des denrées alimentaires, voilà précisément une réforme qui ne saurait se réaliser tout à coup. Comment en serait-il autrement? Du moment que M. Woodrow Wilson abaisse le tarif, un antenois ne saurait se transformer du coup en bouvillon de trois ans. Je voudrais bien qu'il en fût ainsi, c'eût été un commerce lucratif pour moi dans l'Alberta, mais il faut deux ans pour qu'un antenois devienne un bouvillon de trois ans. Je pourrais citer au premier ministre des masses d'annonces publiées par les hommes d'affaires des Etats-Unis, montrant que sur les autres articles du tarif ainsi dégrevés, la baisse a suivi immédiatement l'application du tarif.

La maison Wannamaker publiait une page d'annonces dans les journaux de New-York, mentionnant ceux de ses articles sur lesquels elle abaisserait ses prix, du moment que s'effectuerait l'application du tarif. Je le répète donc, l'argument formulé par le premier ministre est indigne de lui. La révolution fiscale qui s'est opérée aux Etats-Unis rend impossible le régime de réciprocité que nous préconisions il y a deux ans. Tout le monde en conviendra, c'est bien là le résultat véritable de la réforme opérée aux Etats-Unis, mais il ne s'en suit pas que la réciprocité commerciale soit morte et enterrée. L'enseignement qui se dégage de cette révolution c'est que cette réciprocité est encore pleine de vie et appliquée de l'autre côté de la frontière. J'observe que le ministre des Finances prend des notes. Sans doute, il nous répétera que la réciprocité a reçu son coup de grâce. J'ai parfaite souvenance qu'il l'a affirmé dans son discours de début. Voici ses propres paroles:

En ce qui concerne la province d'Ontario, disons que presque toutes les classes sont hostiles à la réciprocité—cultivateurs, manufacturiers et artisans. Et quand une province comme celle-là prononce pareil verdict, n'est-il pas prudent d'y souscrire?

J'ai un énigme à proposer au ministre au sujet de ces dernières paroles. Si l'Ontario modifie son verdict, quel est notre devoir? Les deux dernières élections complémentaires qui ont eu lieu dans cette province prouvent qu'il n'est pas sûr que les électeurs aient agi avec prudence. A Middlesex, jamais la majorité n'a tant baissé et le député de Bruce-sud nous apprendra, j'espère, que dans son comté, la réciprocité est une des questions qu'on a débattues. Au demeurant, peu importe le nom; c'est à la chose que je tiens. La réciprocité est un terme qui s'applique aux arrangements commerciaux intervenus entre deux gouvernements; mais, bien que ces négociations puissent aboutir à l'avortement, il sera désormais impossible de pousser cette clameur électorale: "Plus de troc ni de commerce avec les Yankees", et cela parce que, depuis que la convention douanière a été rejetée, le commerce entre les deux peuples s'est accru de plusieurs centaines de mille dollars.

Cette révolution fiscale revêt un autre aspect. Sans avoir donné le coup de grâce à la réciprocité, il l'a donné au système des

préférences mutuelles au sein de l'empire. Puis-je rappeler au Gouvernement que, l'an dernier, il a conclu un traité avec les Antilles? Qu'est-il advenu de ce traité, par suite de la révolutiton fiscale opérée aux Etats-Unis?

Le ministre du Commerce et de l'Industrie a dit aux délégués des Antilles: Nous vous favoriserons en vous accordant un avantage de un cinquième sur le reste du monde pour votre sucre. Le président Wilson s'avance et dit: Le petit Canada, là-bas dans le nord, va vous donner un avantage de un cinquième pour votre sucre. Je ferai plus que cela pour vous. Je vous ouvrirai un marché de quatre-vingt-dix millions d'habitants, je vous enlèverai 50 p. 100 et le sucre en franchise dans trois ans. Que devient votre préférence alors et l'accusation portée contre l'opposition que nous avons perdu du temps pendant la dernière session? Ce traité avec les Antilles est un morceau de papier à jeter au rebut aujourd'hui. Leur sucre ira naturellement aux Etats-Unis. Prenez le cas de la laine. Quelle préférence pouvons-nous accorder à l'Australie pour sa laine qui est son produit principal? Le fait est que des préférences mutuelles dans l'empire ne sont possibles qu'aussi longtemps que les autres pays du monde demeurent protectionnistes pendant que l'Angleterre reste libre échangiste. L'Angleterre ne témoigne d'aucun désir d'abandonner le libre-échange, mais au moment où les autres pays abandonnent la protection, il n'y a aucune possibilité d'établir des préférences mutuelles dans les limites de l'empire. Le fait que mon très honorable ami parle en faveur des préférences mutuelles dans l'empire montre que, dans sa vigilance commerciale, il est resté un protectionniste plongé dans les ténèbres.

Je désire dire un mot ou deux d'une autre question qui est d'une importance vitale et d'un intérêt immédiat pour la population de la région que je représente et conséquemment pour tout le Canada, une question qui se présente sous une forme aiguë depuis la modification du tarif des Etats-Unis. Je veux parler de l'entrée du blé en franchise. Si je voulais faire comprendre l'importance de la question, j'attirerais l'attention du Gouvernement sur le fait que la République Argentine a déjà profité de l'offre des Etats-Unis et je prétends que c'est une affaire des plus importantes pour le gouvernement du pays. Je suis surpris que mon très honorable ami le premier ministre n'ait rien à dire à ce sujet. Si nous voulons augmenter la prospérité du pays, nous ne pouvons pas le faire en introduisant dans le discours du trône un paragraphe parlant de nos ressources illimitées. Comme l'a dit mon très honorable leader: "Vous devez développer ces ressources et vous ne pouvez le faire que si vous vous montrez hommes d'affaires assez intelligents pour lutter avec vos concurrents de l'Argentine et d'ailleurs dans les marchés du monde. Je dis à notre Gouvernement que l'Argentine a déjà montré qu'elle connaissait la valeur de l'offre faite par les Etats-Unis et qu'elle en avait profité."

Dans quelle position se trouve le Gouvernement du Canada? L'écho répond: Quoi? Je serais étonné s'il connaissait sa position sur ce point. Le fait est qu'il a deux positions. Il en avait une au Manitoba il y a six semaines, il n'y a pas de doute là-dessus. M. Harvey Simpson, le député conservateur à la législature, était sans aucun doute en communication avec le membre le plus éminent du Gouvernement avant d'oser déposer cette résolution en faveur de l'entrée du blé en franchise sur le bureau de la chambre du Manitoba. Cette résolution a été votée par les amis politiques du Gouvernement et voté à l'unanimité dans une Chambre conservatrice.

M. E. M. MACDONALD: M. Roblin a-t-il voté pour l'adoption?

M. CLARK: C'est probable. Sir Rodmond Roblin doit avoir voté pour puisque le vote a été unanime. Il y a d'autres partisans de mes honorables amis qui sont venus ici de l'Alberta et il n'est pas possible qu'ils nient le fait qu'ils représentaient les opinions des conservateurs de l'Ouest, aussi bien que des libéraux de l'Ouest pour demander l'entrée du blé en franchise. Mais le Gouvernement a des opinions dissolvantes et de plus des opinions doubles, parce que le même ministre des Travaux publics qui disait aux législateurs conservateurs du Manitoba: demandez le blé en franchise, disait apparemment aux législateur de l'Alberta: ne demandez pas la franchise du blé.

En présence d'un spectacle si curieux, je suis surpris que le premier ministre ne m'ait pas donné quelques explications à ce sujet et je pense que nous devrions certainement entendre parler le Gouvernement et tout de suite pour nous dire si nous n'avons pas ici des hommes d'Etat aussi intelligents ou du moins aussi résolus que ceux de la République Argentine. Pour moi, je ne peux pas comprendre que le Gouvernement hésite un instant sur ce

point, c'est-à-dire s'il est animé du simple désir de faire ce qui est préférable pour le Canada. Un grand nombre d'arguments qui ont été employés pour la convention de réciprocité, il y a deux ans, ne s'appliquent pas du tout au cas actuel. Il ne s'agit pas d'une entente générale, on ne peut pas prétendre que c'est une question qui contrarie notre indépendance fiscale. Nous avons simplement à supprimer le tarif sur le blé, ce qui ne serait absolument pas un sacrifice, et nous obtenons l'entrée aux Etats-Unis pour notre blé. Je veux rappeler aux ministres qu'ils savent aussi bien que moi que les producteurs de blé de l'Ouest ne craignent pas la concurrence aux Etats-Unis ou ailleurs. En réalité, une des particularités du Gouvernement, qui le distingue de l'opposition, c'est qu'il n'a aucune foi dans son propre pays.

Les orateurs ministériels ne veulent pas d'échange avec les Etats-Unis parce qu'ils craignent l'annexion; l'an dernier, il ne voulaient pas que le Canada construisit des navires, et aujourd'hui ils paraissent redouter que les pays étrangers fassent une concurrence désastreuse au blé de l'Ouest canadien. Je me permettrai de dire à l'honorable ministre des Finances qui, sans doute, étudie sérieusement cette question, que, nous, citoyens de l'Ouest, nous avons confiance dans notre blé et que nous savons qu'aucun pays ne peut lui faire concurrence, parce que nous produisons le plus beau blé du monde. C'est ainsi que nous nous représentons le Canada et c'est ainsi que nous affirmons notre patriotisme.

Il y a deux ans, nos honorables adversaires se servaient d'un argument qui n'a plus sa raison d'être aujourd'hui. Ils déclaraient qu'il n'y avait pas de marché pour nous aux Etats-Unis. L'honorable ministre du Commerce, dans son fameux discours de quatre heures, avait cherché à établir cette prétention au moyen d'une comparaison bien connue. Il disait que nous ne pouvons pas espérer établir un commerce avantageux avec les Etats-Unis parce qu'ils produisent les mêmes articles que nous; les deux pays se trouveraient dans la position de deux individus qui chercheraient à s'enrichir en échangeant leurs couteaux. Je me permettrai de signaler à l'attention du ministère qu'on s'est enfin aperçu qu'il se fait un commerce assez considérable entre le Canada et les Etats-Unis. Les Américains ont aboli entièrement les impôts douaniers sur les bestiaux. En 1912, le Canada a vendu 7,600 têtes de bétail aux Etats-Unis et c'est un fait reconnu que depuis la mise en vigueur du tarif Wilson, 100,000 têtes de bétail ont franchi la frontière. Nos honorables adversaires ne pourront plus prétendre qu'il est impossible d'établir un commerce avantageux avec nos voisins. Je n'ai jamais, jusqu'à présent, discuté cette question au point de vue des prix, mais je suis bien aise d'apprendre aux honorables ministres et à leurs partisans que les prétentions de ceux qui disaient que la réciprocité produirait une hausse dans les prix, se sont entièrement réalisées. C'est un fait avéré que les éleveurs de l'Alberta ont obtenu pour leurs bestiaux, l'an dernier, un dollar de plus par cent livres, que durant toutes les autres années, depuis mon arrivée au Canada.

Le tarif Wilson a eu pour effet d'accroître considérablement la vente des bêtes à cornes au Canada.

Les droits sur l'avoine ont été abaissés, et qu'en est-il résulté? Durant l'année 1912, nous avons vendu aux Etats-Unis la bagatelle de 183,000 boisseaux d'avoine et, depuis la mise en vigueur du tarif Wilson, nos ventes ont atteint le chiffre de 20 millions de boisseaux en quelques mois. Ce n'est plus une question discutable de savoir si nous pouvons trouver un marché aux Etats-Unis; nous savons d'une manière certaine que ce marché existe.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, d'indiquer brièvement les résultats que nous sommes en droit d'attendre de nos échanges avec la république voisine. Il en résulterait infailliblement une plus forte production des bestiaux et d'avoine dans les provinces de l'Ouest. Cette augmentation de production amènerait une augmentation dans le nombre des colons et, partant, une plus forte immigration. Cette immigration nous apporterait des capitaux dont tout le pays profiterait. Voilà ce que nous avons perdu en repoussant la réciprocité.

Je désire discuter plus à fond cette question de l'admission du blé en franchise. C'est un spectacle assez étrange de voir les producteurs et les cultivateurs de l'Ouest venir demander au Gouvernement d'abolir la protection que le tarif accorde à leurs produits. Je ferai observer à l'honorable ministre des Finances que généralement, lorsque les intéressés s'adressent au Gouvernement sur des questions relatives au tarif, c'est pour solliciter une élévation des droits sur leurs produits ou, du moins, pour demander que la protection existante soit maintenue. Naturellement, dans un pays

protectionniste comme celui-ci, sous un gouvernement protectionniste comme celui que nous avons, les représentations de ces intéressés sont accueillies avec la plus grande considération.

A titre de représentants des cultivateurs de l'Ouest, je demande pourquoi le Gouvernement n'accorde pas aux demandes de ceux qui sont engagés dans l'industrie agricole la même considération qu'aux demandes des autres industriels qui cherchent à faire maintenir ou augmenter la protection sur les produits de leurs industries. Les cultivateurs n'ont-ils pas le droit de plaider la cause de l'agriculture? Les industriels proprement dits forment-ils une classe sacrosainte dont les suppliques doivent être accueillies favorablement par le Gouvernement, tandis que ce dernier ne prête aucune attention aux revendications des représentants de l'agriculture qui est incontestablement la plus importante industrie du Canada? Je maintiens que ce sont les cultivateurs qui doivent être les juges dans cette question. Ces braves pionniers se sont aventurés dans des régions éloignées, ils se sont imposé de pénibles sacrifices que j'ai partagés avec eux pendant douze années, et quand ils font savoir au Gouvernement qu'ils connaissent leurs besoins, quand ils lui demandent d'abolir les droits sur le blé, ce dernier maintient une attitude de passivité et permet à la République Argentine de nous devancer sur le marché américain.

La façon dont le Gouvernement traite les cultivateurs n'est pas équitable pour cette classe de la population, si on la compare avec la manière d'agir des ministres à l'endroit d'autres industries qui s'adressent à eux. Pourquoi le Gouvernement ne se préoccupe-t-il pas de cette question? Les minotiers ont-ils quelque chose à faire dans tout cela? Les ministres ont-ils reçu des représentations de ces industriels? Je crains que le Gouvernement ne se soit trop occupé des minotiers. Enfin, que dire à propos des minotiers? Où en est rendue leur industrie? Sir John Simon parlant à Birmingham, Angleterre, l'autre soir, a dit: Je ne crois pas qu'il y ait, en ce moment en Angleterre, une industrie qui soit plus prospère que celle des minotiers, sous le régime du libre-échange. Cette opinion doit avoir du poids auprès des ministres, lorsque les minotiers s'adressent à eux. Voilà le sentiment de sir John Simon sur cette industrie, en Angleterre, dont les minotiers sont forcés d'importer la matière première; mais, au Canada, nos minotiers se trouvent au sein même d'une matière première qui abonde en des proportions merveilleuses. Je dis que si ces industriels ne peuvent moudre le grain au Canada, ils n'ont pas qualité pour faire ce travail; ils devraient se faire mes compagnons et acquérir des homesteads. On ne devrait certainement pas leur permettre d'empêcher les cultivateurs d'atteindre ce marché, si cela peut leur être avantageux. Les minotiers disent qu'ils seraient forcés d'abandonner leur industrie. Ce n'est certainement pas là ce qu'ils redoutent. Ce qu'ils craignent, c'est d'être forcés d'accepter le même prix pour la farine vendue au Canada, que celui auquel ils peuvent la vendre en Angleterre, et je ne crois pas qu'une semblable crainte suffise à empêcher le Gouvernement d'agir à l'endroit de cette question qui n'intéresse pas seulement l'Ouest, mais encore le Canada tout entier, ainsi que je viens de l'établir. Tout le monde sait—mon honorable ami de Portage-la-Prairie, le solliciteur général (M. Meighen) sait également—ne pourra nier que le développement du Canada, au cours des dernières années qui ont vu croître la moitié de la dernière génération et qui ont vu la grande prospérité du Canada, fût le résultat du progrès de l'ouest du Canada. Cela ne veut pas dire que l'industrie ne s'est pas développée en cette partie du pays. En effet, si l'on établit plus de cultivateurs dans les terres de l'Ouest, on rend service à chacune des industries de cette partie du Canada. Que l'on compare un moment les moyens d'action suivis dans cette affaire avec les méthodes adoptées par la protection.

Comparez la politique des gratifications accordées à l'industrie de l'acier qu'ont approuvée les deux gouvernements en ce pays avec la méthode que je propose et par laquelle on permettra que notre blé passe, exempt de tout droit, aux Etats-Unis. La protection commence par le mauvais bout. Je me suis trouvé dernièrement dans la Nouvelle-Ecosse; j'ai visité les aciéries de Sydney. Ce sont de très belles installations. Cependant, lorsqu'on me fit voir l'intérieur, je trouvai deux fourneaux éteints. Je dis au gérant, un de mes concitoyens, homme d'une grande courtoisie: Mais ces fourneaux? Il me dit: Nous n'avons pas reçu de commandes suffisantes pour les utiliser. Je le demande: quel droit tarifaire ou quelle prime pourra fournir des commandes à ces usines? Alors même qu'on enverrait à leurs directeurs un million de dol-

lars par jour, cela ne fournirait pas de commandes suffisantes à ces usines. Tout cela ne servirait qu'à acquitter l'intérêt sur le capital risqué dans cette entreprise. Mais, si l'on commence à l'autre bout et si l'on développe nos terres de l'Ouest, on se trouvera à donner de l'impulsion à notre commerce de transport. Voilà ce qu'on ne peut faire sans acier et l'on se trouvera ainsi à développer les aciéries de Sydney et celles des autres parties du pays. Je soumets ce point à l'attention sérieuse du Gouvernement, car il se rattache à cette question du blé en franchise. Un homme d'Etat avisé—et cela ne demande pas une intelligence très étendue—enlèverait immédiatement le droit sur le blé expédié par les cultivateurs de l'Ouest; en outre, si le Gouvernement voulait accomplir une action judicieuse en vue de faire disparaître le marasme qui règne présentement, il enlèverait les droits réclamés sur les machines aratoires. J'ai confiance que l'honorable Solliciteur général a obtenu une garantie à ce sujet, avant de faire partie du ministère. En Angleterre, il eût été d'usage pour lui d'obtenir une telle garantie. Lorqu'un homme qui remplit une fonction semblable à celle qu'occupe l'honorable ministre parle aussi fortement que ce dernier l'a fait en faveur de la réduction du droit sur les instruments aratoires, il ne saura faire partie du ministère, à moins d'avoir obtenu la garantie explicite que ses vues prévaudront. Il doit être loyal envers lui-même et envers ses électeurs. Toutefois, j'ai confiance, certes, qu'il a envisagé sérieusement cette question.

Les deux faits réunis marqueraient un splendide début dans l'étude du tarif, en la façon observée par les hommes d'Etat d'autres pays, et ils auraient beaucoup de poids dans le cas du développement du Canada, de la diminution du coût excessif de la vie et du relèvement de notre commerce qui se trouve dans le marasme, mal dont nous souffrons ainsi que le reconnaît le discours du trône lui-même.

Loin de fournir quelque moyen de remédier à l'état de choses dont nous souffrons en ce moment, le Gouvernement se félicite de certaines choses dont l'objet est d'ajouter encore à notre infortune. Tant que nous n'aurons pas créé de nouveaux débouchés pour nos produits agricoles, tant que nous n'aurons pas modifié notre système économique, nul gouvernement ne devrait se féliciter, comme on le fait dans cette adresse, de l'accroissement du nombre des immigrants. Ces immigrants, où vont-ils? Je doute fort qu'ils aillent cultiver le sol; ils s'acheminent vers les villes où ils vont grossir le nombre des sans-travail. A l'heure actuelle on trouve dans les villes de l'Ouest une multitude de gens sans emploi qui sont venus là depuis qu'ils ont cessé de travailler aux moissons. Nul gouvernement, à mon avis, n'a le droit de favoriser l'immigration sans restriction s'il ne prend les moyens d'établir les immigrants sur les terres.

Au dire du ministre du Travail (M. Crothers), c'est l'insuffisance de la production qui cause notre malheur. Ce n'est pas en accroissant le nombre des sans-travail des villes que l'on parviendra à augmenter le volume de la production agricole. Il n'y a qu'un seul moyen d'augmenter cette production: c'est d'accroître la population des campagnes. La condition économique du Canada accuse quelque point faible. Cette question ne se rattache pas seulement à celle de l'immigration; elle est aussi intimement liée à la dépopulation des campagnes et à la prospérité du pays en général.

Je tiens à ce que le premier ministre et ses partisans sachent que ce relèvement du prix du bétail ne porte pas la moindre atteinte aux sentiments de fidélité d'aucun des éleveurs de l'Ouest. Pour ma part, je veux donner à mon très honorable ami l'assurance que si chacun de mes animaux m'a rapporté un dollar de plus cet automne, je garde au fond de mon âme le même attachement à la mère patrie. Cette assurance, je suis fier de la donner, et je demande à en donner une semblable au nom des producteurs de blé. Je suis persuadé que s'il leur était loisible d'exporter leur blé aux Etats-Unis et de l'y vendre, leur fidélité n'en serait pas amoindrie.

Je me plais à espérer que préjugé semblable ne sera soulevé au cours d'aucune des campagnes électorales à venir. Cet appel a réussi à capter quelques suffrages, mais il était de la dernière stupidité. Les gens, en fin de compte, ne deviennent pas déloyaux quand ils ne réussissent pas à l'ombre du drapeau; c'est plutôt quand ils ne réussissent pas à l'ombre du drapeau que leur loyalisme s'émousse. Appauvrissez le peuple, mécontentez-le: vous verrez alors s'affaiblir son attachement au souverain.

Telle est en ce moment la conséquence du chômage et de l'indigence. Sous ce rapport, le Gouvernement est assujéti à une lourde responsabilité. Je me plais à espérer que le souci de l'intérêt personnel ne lui fera pas perdre son devoir de vue, et qu'il abordera la question en se plaçant au point de vue de l'intérêt du Ca-

nada et de son propre devoir envers le peuple canadien. Le fait est qu'il se trouve au Canada une multitude de gens, conservateurs aussi bien que libéraux, qui trouvent que l'on s'occupe un peu trop des grandes questions impériales sur lesquelles mon très honorable ami a si longuement insisté ce soir, tandis que l'on fait trop peu de cas des affaires de notre propre pays.

Le Gouvernement a des devoirs à remplir envers le Canada, et ce dernier compte qu'il les remplira. Et si le Gouvernement désire savoir comment il faut s'y prendre pour remplir ces devoirs, force lui sera de suivre le conseil qu'il me donne et de tourner ses regards vers le pays situé au sud du nôtre. Au dire du premier ministre, le chômage et la gêne se font sentir aux Etats-Unis tout comme au Canada. Cela m'étonne, puisque ses amis du parti de la réforme en Angleterre ne cessent de proclamer que la Grande-Bretagne est le seul pays où il y ait des sans-travail, et que le manque d'emploi est attribuable au libre-échange. Mais jetez donc les yeux sur l'édition de ce soir même de l'un des journaux d'Ottawa; vous y trouverez en titre: "La mère patrie ne saurait souffrir de ralentissement industriel".

Le seul pays au monde qui apparaissait comme un prodige commercial en 1913, le pays dont le commerce est plus volumineux que celui de toute autre nation, c'est ce pays de quarante-cinq millions d'habitants groupés sur un territoire ayant la moitié de la superficie de l'Alberta. En regard de cela, nous avons cet aveu, cette proclamation du chômage aux Etats-Unis. Tournez les yeux vers la république du sud, vous y trouverez matière à méditer sur ce sujet—car il est une sorte d'échange que le tarif ne peut interdire, c'est l'échange de la pensée.

Je vois un débouché là où mon très honorable ami n'en voit point. Ce marché, il est là. Une lourde responsabilité incombe au Gouvernement en cette matière; nous comptons tous qu'il s'acquittera de sa tâche dans l'intérêt du pays. S'il y manquait, je suis certain qu'il courrait à une honteuse défaite—du moins dans l'ouest du Canada—et qu'il ne se trouverait personne pour le pleurer, honorer sa mémoire ou chanter ses louanges.

M. JOHN H. BURNHAM (Peterborough-ouest): Ce sera, j'en suis certain, une cause d'étonnement de me voir prendre la parole à cette heure avancée, mais je ne suis pas tout à fait blâmable. Il faut s'en prendre, j'imagine, au désir que certains éprouvent de se livrer au sommeil à cette heure de la nuit.

[M. Michael Clark.]

Permettez-moi tout d'abord, monsieur l'Orateur, d'unir ma faible voix au concert de félicitations dont ont été l'objet celui qui a proposé et celui qui a appuyé l'adresse pour la manière heureuse dont ils se sont acquittés de cette agréable tâche. La force de leur raisonnement, la largeur de leurs vues, l'élégance de leurs discours ont provoqué l'admiration générale. Il est agréable de constater que les députés ministériels peuvent faire quelque chose que l'opposition approuve.

Nous désirons tous aussi unir nos voix au concert d'éloges provoqué par le courage témoigné par Son Altesse Royale en revenant au Canada après sa grave maladie

C'est avec plaisir que nous constatons que l'opposition est d'accord avec nous pour reconnaître les belles et brillantes qualités du nouveau solliciteur général.

Je ne conçois pas pourquoi l'opposition gaspille le temps à contredire les assertions faites par les premiers ministres des provinces. On nous dit que, par suite de l'inaction, des fautes ou de l'ignorance du gouvernement conservateur, le Canada n'a pas donné les résultats qu'on devait en attendre; pourtant, malgré le grand problème qu'a à résoudre un jeune pays comme le nôtre, les premiers ministres des provinces sont unanimes à dire que le Canada jouit d'une grande prospérité. En bonne logique, quelle raison a-t-on de critiquer la situation actuelle du pays? Je crois pouvoir dire sans impertinence qu'il est non seulement illogique et inconséquent, mais clairement inconvenant de contredire le premier ministre d'une province qui est le meilleur juge de la situation.

Supposerons-nous un seul instant que le premier ministre de l'Alberta ou de la Saskatchewan tient à conférer un honneur au gouvernement conservateur d'Ottawa? Homme et libéral, nous savons qu'il ternirait plutôt qu'il embellirait le tableau de la situation de l'Alberta ou de la Saskatchewan. On doit assurément nous permettre de nous fier à leurs déclarations et nous y ajoutons plus foi qu'aux dires de ceux dont la tâche est de critiquer et de tâcher de regagner les bancs ministériels où ils s'ôtèrent la vie par mésaventure en 1911.

Il faut se rappeler que la politique navale ou impériale du parti conservateur provient du désir constant de continuer à faire partie de l'empire britannique. Le point faible du programme conservateur est—la chose est admise, incontestable—qu'environ $35,000,000 seront dépensés hors du Canada

dans une certaine mesure. On reconnaît que, même sous l'impeccable administration des libéraux, il faudrait dépenser hors du pays la moitié de cette somme, parce qu'ils ne pourraient pas construire ici toutes les parties de leur flotte. C'est là, je le reconnais, le point faible de notre position. Nous ne prétendons pas que celle-ci est inattaquable sur tous les points, mais qu'elle est incomparablement plus forte que tout ce qu'on a imaginé ou suggéré d'autre part.

Qui voudrait entreprendre d'exécuter un grand programme militaire comme le programme libéral? Qui viendrait déployer le drapeau de l'indépendance de fait, sinon de nom, et parcourir les mers en provoquant des conflits et des désastres?

Ou les libéraux sont sincères, ou ils ne le sont pas. S'ils manquent de sincérité, nous ne voulons plus avoir affaire à eux; le pays non plus. Mais s'ils sont sincères, c'est qu'ils veulent nous placer aux côtés de nations comme l'Allemagne et la France qui luttent à l'envie pour exécuter un programme naval digne de leur rang. On me dit que le Canada doit agir de même.

Il ne sert de rien de parler de la construction d'une petite flotte de pacotille. Les libéraux n'entretiennent pas un tel projet. Leur désir est de construire et de créer une grande flotte. Rien ne m'empêche d'avouer que, bien que ce projet soit extravagant et inconsidéré, je suis assez impérialiste et assez loyal pour vouloir l'adopter plutôt que de ne rien faire.

Cependant, nous constatons que nos adversaires n'éprouvent pas le même sentiment. Ils ne veulent pas du programme conservateur, et l'ayant repoussé, ils sont prêts à renverser tout projet, à se rire des circonstances critiques et à tout envoyer au diable, pour me servir d'une expression courante. Il n'en est pas ainsi de nous. S'ils occupaient les bancs du ministère, nous pourrions blâmer leur programme, dire que nous en avons un meilleur, mais nous ne sommes pas assez étroits, assez stupides, assez traîtres—si je puis employer cette expression—assez antiimpérialistes pour refuser de faire quoi que ce soit pour venir en aide à l'empire dont nous sommes censés être un ornement, à moins que nos idées ne prévalent.

Il est bien bon de parler de moutons et de bestiaux, mais nous ferions mieux d'essayer à développer aussi un peu d'esprit viril dans notre population. Quelle espèce d'éducation a-t-on donné à Newcastle, au léviathan de l'Alberta? Est-il absolument impossible pour nous de faire naître un esprit d'indépendance, et l'élévation d'idées en même temps que les avantages matériels du monde? L'honorable député n'a-t-il jamais entendu parler d'Athènes? Ne sait-il pas qu'il y a deux mille cinq cents ans, il existait dans cette république un esprit de liberté, d'indépendance, de philosophie et de science comme le monde n'en a jamais vu depuis? Toute l'histoire d'Athènes est remplie de cet esprit dont était imprégné la population. Maintes et maintes fois elle aurait pu sacrifier ses avantages matériels, mais elle a préféré laisser à la postérité un grand nom et un noble exemple. Nous ne devrions jamais l'oublier. Le Canada est en danger de devenir très matérialiste. D'un bout à l'autre du pays nous n'entendons parler que du haut prix et du bas prix de la nourriture, de la cherté de la vie et du tango.

Voilà tout ce qui nous occupe en ce moment dans le pays. On n'étudie guère l'économie politique, le Gouvernement lui-même ne l'étudie pas, et les politiciens libéraux ne veulent pas le permettre. L honorable député de Red-Deer se laisse tromper par les apparences; il aperçoit un poisson aux écailles brillantes et vite il veut le mordre. Il nous dira: "Pourquoi aller chercher du poisson dans la mer du Sud lorsque vous pouvez en trouver tout près d'ici? Il n'a pas une conception large des choses. L'évolution dans le gouvernement des nations nous a conduits à une époque où la liberté dont jouit le peuple lui permet et l'exhorte à gérer ses propres affaires; mais, chose étrange à dire, il y a tant d'anomalies dans ce vingtième siècle que nous tournons dans un cercle vicieux. L'abondance produit la rareté; le surplus de production amène la misère, et le surplus de matériaux cause la rareté de l'argent. Il serait difficile d'imaginer quelque chose de plus absurde que ce fait illogique. Pourquoi ne cherchons-nous pas à en découvrir la cause? Est-ce parce que nous voulons faire du sentiment; nous livrer à des théories ésotériques comme le libre-échange qui n'existe que dans l'imagination de l'honorable député de Red-Deer, le même député qui a voté en faveur des primes? Il ne veut d'aucun tarif; cependant il ferme les yeux sur le tarif qui perçoit de l'argent pour le trésor public, et il vote en faveur des primes qui mettent de l'argent dans le gousset des particuliers.

M. MICHAEL CLARK: J'en appelle au règlement. Si mon honorable ami affirme cela comme un fait, je dirai que je n'ai jamais voté en connaissance de cause en faveur de l'imposition d'un droit de douane ou du paiement d'une prime. Je ne crois pas que mon honorable ami puisse affirmer quand j'ai voté de cette façon.

M. BURNHAM: Je ne voudrais pas commettre la moindre inexactitude, et j'ai eu soin avant de faire cette assertion que l'honorable député fût à son siège. J'ai refusé l'année dernière de voter en faveur de la prime sur le plomb, mais l'honorable député, une fois au moins, a, je crois, donné son vote en faveur de cette prime. Si cependant il n'a pas voté ainsi que je le dis, il a certainement parlé en faveur, si je suis bien informé.

M. MICHAEL CLARKE: Je me lève de nouveau pour corriger mon honorable ami: j'ai fait contre la prime un discours aussi fort que j'ai pu.

M. BURNHAM: Tout ce que j'ai à dire alors, c'est que je suis absolument incapable de comprendre l'anglais que parle l'honorable député de Red-Deer. Je pourrais révéler de jolies choses, mais je me tairai. Cependant, comme l'honorable député a dit dans son discours qu'il avait une conscience, je laisserai régler cette question avec cette conscience. Aucune industrie—et je demanderai pardon à la Chambre si je m'écarte un peu de la question—ne peut réussir si on ne lui donne pas l'attention qu'il faut; si l'on n'en fait pas un inventaire et si l'on n'établit pas un bilan; si l'on exerce pas sur elle un contrôle et une surveillance suivis. Cependant, bien que cette Chambre et le peuple en général suivent attentivement tout ce qui se passe dans le pays, l'honorable député de Red-Deer leur reproche en termes virulents de ne pas connaître les conditions industrielles du Canada. Il nous reproche notre ignorance, mais ne veut pas d'une commission qui nous permettrait de découvrir pourquoi nous sommes ignorants. Et cependant il dit que nous sommes inconséquents.

Le discours de l'honorable député contient des choses très sérieuses, mais j'appellerai votre attention, monsieur l'Orateur, sur le fait que bien que la nationalisation et le contrôle des utilités publiques par le gouvernement, c'est-à-dire par le public, se répande par tout le monde, on semble vouloir les laisser ici aller au hasard, de sorte qu'on ne sait où l'on va, et nous sommes en présence de ce fait extraordinaire que nous refusons de payer un salaire suffisant à l'ouvrier, et que nous lui demandons de vivre d'une manière décente. Nous refusons aussi d'étudier le problème des sans-travail, et nous nous étonnons qu'un homme qui crève de faim soit porté à se mettre en grève. L'injustice frappe des deux côtés à la fois. Nous négligeons de réglementer et d'accorder aux patrons ces conditions paisibles, qui leur permettraient de développer leurs industries, et nous refusons aussi d'accorder aux employés ces conditions que seul un gouvernement peut leur offrir pour leur permettre présentement et dans l'avenir de vivre d'une façon respectable et assurée. C'est une chose claire comme le jour. On a écrit de nombreux livres sur ce sujet. Tous les présidents d'universités dans le monde ont écrit un livre sur la question pendant ces dernières années. Tous les hommes d'Etat éminents l'ont traitée. Des commissions ont trouvé la cause du mal et d'autres commissions l'ont cherchée sans pouvoir la trouver; et cependant nous, Canadiens, industrieux et laborieux comme nous le sommes, capables comme nous le sommes—et l'on me pardonnera, je l'espère, de le dire—nous ne cherchons pas à trouver la solution du plus pressant des problèmes. Il ne sert à rien de dire que le libre-échange est un remède puissant et efficace contre la cherté extraordinaire de la vie. L'orateur même qui vante dans cette Chambre le libre-échangé est obligé d'admettre que cette politique n'a pas eu l'effet d'abaisser ou d'empêcher la cherté de la vie en Angleterre. Le prix de la vie y a augmenté de 15 p. 100 ou environ. Nous pouvons donc dire que ce n'est pas une question de libre-échange et de protection.

Tout dépend des conditions économiques d'un pays. C'est faire erreur que de supposer ou d'affirmer comme conclusion logique qu'une politique est vraie et l'autre est fausse, parce que les deux sont diamétricalement opposées, comme fait, elles suivent toutes deux la même route. Nous devons être conséquents. Il ne sert à rien de prêter l'oreille à de grands hommes d'Etat et d'entendre énoncer des principes mirobolants si les propositions ne justifient pas les conclusions.

Je voudrais relever une ou deux assertions de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark). Il ne veut pas qu'il y ait urgence. L'urgence n'existe-t-elle pas à ce moment même au sein du gouvernement impérial au sujet de la question navale. Je ne veux pas me mêler des affaires d'un autre pays; mais

le télégraphe nous apprend que l'Angleterre est en ce moment agitée par la question d'urgence, et, cependant, parce que la chose n'a pas été prouvée en blanc et en noir à l'honorable député de Red-Deer, et de telle façon que s'il ne voulait pas l'admettre tout le monde rirait de lui, il ne veut pas que l'on prenne de précautions; il ne veut rien faire; il se laisse tomber les bras et abandonne tout. Il suit trop bien la devise des libre-échangistes: laissez faire; ne cherchez pas le mieux, voilà ce que cette devise signifie.

D'après le dernier recensement, il y avait en Angleterre 4,500 millionnaires, et qui oserait nous dire qu'il n'y a pas de pauvreté dans ce pays? Pourquoi les habitants de la Grande-Bretagne émigrent-ils? Si notre population quittait le pays comme les émigrants anglais quittent le leur, nous verrions une élévation dans les salaires, et nous n'aurions pas de sans-travail; mais le nombre de ceux qui quittent l'Angleterre est si considérable que le peuple Anglais s'en fait un reproche. Cette argumentation est injuste, elle est fausse.

L'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) a consacré la moitié de son discours à blâmer le premier ministre d'avoir convoqué le Parlement le 15 janvier au lieu du 15 octobre. L'honorable député de Red-Deer a renversé cette prétention en une minute, et si l'opposition continue à se battre en combat mortel comme elle a commencé, nous allons être obligés de tracer un cercle autour d'elle et faire payer un droit d'entrée.

Chose étrange, dans sa critique du bill des grandes routes, l'honorable député de Red-Deer a admis que les cinq-sixièmes de ce bill étaient parfaits; que cinq articles sur six étaient bons, le Sénat l'a admis. Le sixième article, qui se rapporte à l'administration des fonds, étant apparemment la clef de la situation, et parce qu'il pouvait devenir un avantage politique, il lui a tellement déplu, ainsi qu'au Sénat, que l'on a décidé de le rejeter. C'est-à-dire que, plutôt que de permettre un avantage politique à des adversaires, le Sénat a jeté aux quatre vents du ciel les avantages matériels qu'en devait retirer le peuple. Ne sait-on pas que le Gouvernement actuel n'est pas responsable des actes du Sénat? Nous ne sommes pas sous un gouvernement oligarchique, bien que l'on essaye à nous y amener; nous avons le gouvernement populaire au Canada, et si le Gouvernement passe un bill contre lequel l'on croit de son devoir de protester, qu'elle enregistre son protêt et conserve son attitude si elle le veut; et, lorsque le Gouvernement se présentera devant le peuple, si celui-ci n'approuve pas sa conduite, il pourrait le faire descendre du pouvoir.

Mais les membres de la gauche savaient que le peuple ne désapprouverait pas la chose, et c'est bien pourquoi ils ont étouffé ce bill. Si le projet de loi en question devait amener la chute du ministère, qui me dira que la gauche n'y aurait pas prêté les mains. Oui, certes, elle l'aurait fait. Elle aurait dit: Nous désapprouvons ce projet; soumettez-le au pays, soumettez-le à qui vous voudrez, et ce sera la fin de votre règne. Elle s'en est bien gardée, car elle savait qu'avec ce bill et d'autres de première importance pour le pays, elle courait le risque de ne plus jamais s'asseoir sur les bancs ministériels. Voilà ce qui la touchait et voilà pourquoi l'on a fait au Sénat un devoir de se montrer si sagace.

Permettez-moi de dire une chose qui me convainc, bien qu'elle puisse ne pas convaincre les membres de l'opposition. De tous les pays du monde, celui où la vie coûte le moins est précisément celui-là où l on trouve la plus haute mesure de protection, et c'est la France. Elle apprécie à un si haut point ce régime qu'elle l'a, il y a deux ans, augmenté du cinquième dans toute son étendue. Si ce n'est pas là un argument qui va directement à l'encontre des assertions de l'honorable député de Red Deer, je ne sais que dire de plus, et ceci n'est pas emprunté à la théorie, mais à la pratique et aux faits.

J'ai été fort étonné d'une déclaration qu'a faite le même honorable député au sujet des lainages australiens admis en franchise. Or l'Australie est un pays protectionniste, comme l'est le Canada. Pourquoi ne pas traiter la question d'une manière logique? Pourquoi ne pas traiter les blés canadiens comme fait l'Australie de ses laines? Mais en général c'est là malheureusement son défaut. Il est vif, imagé, courageux et courtois; mais, quant à être convaincant, il y a sur ce point des réserves à faire. Il a dit que le prix des farines canadiennes était plus élevé au Canada qu'en Angleterre. Sait-il que, pour des farines de qualité égale, il n'en est pas ainsi. Pour lui, toute farine en vaut une autre; mais je lui dirai qu'il se trompe. Il y a diverses qualités de farine, et cela fait toute la différence du monde.

S'il désire procéder par analogie, je lui rappellerai que le tailleur anglais fait passer sa marchandise au Canada, où il paye les droits et où cependant il la vend le même

prix qu'il en demande en Angleterre. Comment cela se peut-il faire? Quant à moi, je n'achète pas de ces vêtements: je fabrique ceux que je porte. Mais si l'on veut absolument discourir sur ces étrangetés commerciales, pourquoi ne pas le faire avec justice. Nul doute que des erreurs aient été commises autrefois par le parti conservateur, mais l'expérience l'a rendu plus sage. Il est reconnu qu'il faut tenir compte de la diversité des conditions dans les différents pays, et parler du Canada comme si c'était la Grande-Bretagne ou de la Grande-Bretagne comme si c'était le Canada, démontre tout simplement l'inaptitude de l'honorable député à traiter ces sortes de questions.

Quoi qu'il en soit, j'aime à croire que notre patriotisme et cette virilité que nos ancêtres écossais ou anglais nous ont transmise vont nous permettre de résister à la tempête. Je sais que les Américains ne commencent pas par jeter les hauts cris comme si tout était perdu. Quand ils sont pris dans des fondrières, ils cherchent à en sortir, et ils sont un exemple pour le monde. Pour l'intelligence comme pour le caractère et la force physique, ils ne sauraient être surpassés, et nous n'allons sûrement pas ouvrir nos portes et crier comme si le pays avait de quoi nous faire honte. Unissons nos efforts. Allons à la découverte au moyen d'une commission et cessons d'emprunter à des situations impossibles des exemples inapplicables à notre pays. Examinons les faits d'une manière scientifique et agissons en conséquence. Nous serons alors infiniment plus instruits que par une série des propos ironiques et, je le crains, contraires au bon sens.

Sur motion de M. A. K. Maclean la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance et la Chambre s'ajourne à onze heures et dix minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mardi, 20 janvier 1914.

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

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE DISCOURS DU TRONE.

La Chambre passe à la suite de la discussion de la motion de M. H. F. McLeod pour une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en réponse à son discours d'ouverture de la session et de l'amendement déposé par sir Wilfrid Laurier dans la séance de lundi 19 janvier.

M. A. K. MACLEAN (Halifax): En prenant la parole dans ce débat, j'exprimerai d'abord le désir de discuter brièvement deux ou trois questions intéressantes. La déclaration contenue dans le discours du trône que les évaluations budgétaires pour le prochain exercice financier seront soumises très prochainement à la Chambre, est une nouvelle agréable non seulement pour le Parlement, mais aussi pour le pays. L'an dernier, nous avons voté approximativement $200,000,000 qui comportaient d'assez grands crédits et comme ils ont été présentés dans les derniers jours de la session, ils n'ont pas pu être examinés par la Chambre avec toute l'attention qu'exigeait leur importance.

Je n'entre pas dans cette discussion avec l'idée d'être un censeur ou avec esprit de parti, et je crois vraiment que l'on pourrait dire que le système que je désapprouve maintenant a été suivi par tous les gouvernements du Canada.

On peut dire sans crainte de se tromper que beaucoup de millions de dollars que nous avons votés l'an dernier pour les crédits ont été des dépenses improductives et n'étaient qu'un vrai gaspillage des deniers publics. Un grand nombre de ces dépenses ont été proposées, non pas dans l'intérêt du pays, mais pour satisfaire des besoins locaux et pour calmer des exigences de partisans dans toute l'étendue du Canada. Il est bien évident que des dépenses d'une nature telle ont dû produire un effet désastreux sur la morale politique de la nation et contribuer au gaspillage, à l'incurie et à la corruption dans les différents services publics. Je suis donc heureux d'apprendre que ces évaluations budgétaires seront soumises prochainement au Parlement et j'espère que le Gouvernement ne s'attend pas à ce que la Chambre adopte les crédits sans prendre le temps de les examiner avec toute l'attention qu'ils méritent. Qu'il me soit aussi permis d'exprimer l'espoir que le Gouvernement puisse faire en sorte que de temps en temps, durant chaque semaine de la session, nous ayons la possibilité de discuter les crédits, de telle façon qu'on ne demande pas au Parlement de les approuver en bloc dans la dernière heure de la session.

Un mot seulement de la promesse d'une loi de remaniement électoral, rendu nécessaire par le dernier recensement décennal en vertu des dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. J'espère que

lorsque cette mesure sera présentée au Gouvernement, elle portera la marque du désir de faire un remaniement équitable des circonscriptions et qu'un esprit de justice présidera à la rédaction de cette loi. Si le Gouvernement fait cette proposition dans l'esprit que j'indique, il aura, j'en suis sûr, le cordial appui des membres de l'opposition.

Le discours du trône ne contient pas grand'chose qui exige une longue discussion. L'honorable député de York, (N.-B.) (M. McLeod), qui a parlé hier, a vu immédiatement que ce discours était plus remarquable par ce qu'il ne contenait pas que par ce qu'il renfermait, et aussi il a parlé de questions étrangères au discours. Il est bien évident, que, suivant la déclaration faite hier par le premier ministre, le Gouvernement a l'intention d'abandonner toutes ses promesses et ses programmes d'avant les élections et d'entrer en lutte contre le Sénat. Si une attaque contre le Sénat est le programme politique du Gouvernement pour l'avenir, je proposerais que le défi soit lancé immédiatement et que le conflit que l'on prétend exister entre le Gouvernement et le Sénat soit soumis au peuple et réglé par lui le plus tôt possible.

L'omission dans le discours du trône de toute allusion à la prétendue question navale ne peut qu'exciter l'étonnement dans tout le Canada et l'empire. Durant la dernière session, elle avait soulevé la plus grande discussion parlementaire connue dans les annales politiques du Canada. On s'attendait naturellement à ce que cette question nous revînt encore durant cette session, sous une forme ou sous une autre, et c'est assurément un indice de faiblesse ou d'incapacité de la part du Gouvernement de ne pas avoir présenté de nouveau cette question. Il est difficile de croire que le Gouvernement ou les conseillers de la couronne soient aussi indifférents à leurs devoirs et à leur haute charge, qu'ils puissent traiter cette grande question, comme ils se proposent de le faire, évidemment, avec un silencieux mépris. Il y a quatre ans seulement que le Gouvernement, après une discussion paisible, décida, à l'unanimité, de se lancer dans une politique navale, en entreprenant la construction d'une marine canadienne en vue de nous acquitter, croyait-on, du devoir que nous avions d'aider à supporter le fardeau de la défense de l'empire.

Pour des besoins purement politiques et afin d'obtenir les bons services d'un parti politique dans la province de Québec, le Gouvernement actuel a abandonné cette politique et il n'a jamais eu encore le courage d'y revenir. Après un an et plus d'assoupissement sur cette politique, sommeil qui fut troublé, j'en suis sûr, par de nombreux cauchemars, on a présenté durant la session dernière un projet tendant à dépenser $35,000,000 pour la construction de trois cuirassés et à en faire l'offre à l'amirauté anglaise. Ce programme nous était imposé sous le prétexte que la suprématie anglaise était en danger et qu'un grand conflit était imminent entre deux grandes puissances européennes. Les indices et les présages ne manquaient pas, nous disait-on; les éclats de tonnerre et le flamboiement des éclairs étaient les avant-coureurs d'un terrible conflit sur mer entre deux grandes puissances navales. C'est en s'appuyant sur ces données qu'on insistait pour obtenir de nous, par cajoleries ou par menaces, l'adoption de cette mesure du Gouvernement. On nous disait que c'était seulement une politique d'urgence, que le Gouvernement avait en vue l'adoption d'une politique permanente qu'il soumettrait bien vite au Parlement. Plusieurs mois ont passé depuis lors. Les conditions d'urgence qui étaient si évidentes et les menaces de l'Europe en armes se sont évanouies. Le temps a justifié les arguments des honorables députés de l'opposition à cette occasion. Les relations entre l'Angleterre et l'Allemagne se sont de beaucoup améliorées depuis lors. Mais il y a mieux encore, il ne manque pas de preuves évidentes qu'entre les deux peuples de ces grandes nations il s'élève comme une tempête de protestations contre les dépenses navales toujours croissantes et, aujourd'hui, dans notre pays, dans cette Chambre ou au dehors, y a-t-il quelqu'un d'assez audacieux pour dire qu'un besoin urgent nous menace en ce moment? Par conséquent les raisons alléguées par le Gouvernement durant la session dernière n'existant plus maintenant, je demande quelle explication peut donner l'administration pour justifier son silence sur ce point. Est-ce le ministre des Postes qui est un obstacle à l'adoption d'une politique navale permanente? M. Henri Bourassa est-il aussi puissant aujourd'hui dans les conseils du Gouvernement qu'il l'était en 1911 et 1912? M. Armand Lavergne a-t-il autant de pouvoir aujourd'hui sur le ministère qu'il en avait en 1911, quand il a choisi la représentation de Québec dans le cabinet? Le Gouvernement a-t-il quelque raison plau-

sible à soumettre? A-t-il une bonne raison quelconque à donner pour justifier son silence à cette occasion—silence qui doit durer longtemps, nous dit-on.

Le premier ministre nous a déclaré hier qu'il attendrait une modification des sentiments politiques du Sénat avant de revenir à la charge avec son projet de loi de l'an dernier. Cette décision fait plus que retarder la mise en vigueur de la politique navale. Elle est aussi en contradiction avec la saine raison, parce qu'elle laisse entendre une connivence entre la Providence et un groupe de politiciens opportunistes, sur cette question.

D'un autre côté, le Sénat, jusqu'au plus humble de ses membres, n'apprendra pas sans une vive satisfaction que les hostilités, en Europe, peuvent être retardées de manière à coïncider avec le renouvellement d'une partie des membres de cette Chambre. Puisque l'urgence européenne se montre aussi accommodante, je maintiens que le Gouvernement est tenu, en honneur, de faire connaître immédiatement sa politique permanente sur la question navale.

Le Gouvernement, sans y être autorisé par le Parlement, a ni plus ni moins que rapporté la loi concernant le service naval canadien; c'est pourquoi je dis qu'il est tenu en honneur de nous donner quelque chose à la place ou de remettre cette loi en vigueur. Le pays, à l'heure présente, attend une déclaration formelle du Gouvernement sur ce point; si les ministres sont impuissants à prendre une décision, ils sont incapables de formuler une politique, comme ils s'y sont engagés, leur devoir est d'en appeler au peuple, comme ils ont souvent promis et menacé de le faire, si le projet de loi qu'ils soumettaient au Parlement n'était pas adopté.

Ce n'est pas à l'honneur des institutions politiques de ce pays ni de l'intelligence des électeurs canadiens si, étant donné les circonstances actuelles, un gouvernement peut persister à garder le silence sur cette question, tout en répudiant ses propres engagements et en méconnaissant les désirs instinctifs de la population.

L'honorable député d'York (M. Macleod) disait hier que le Gouvernement épargnait une nouvelle humiliation au pays en ne déposant pas de nouveau le bill naval de l'an dernier. Pour tous les membres de la gauche, il était évident que l'honorable député d'York ne parlait pas sérieusement en faisant cette déclaration. C'est par la conduite des membres de la droite que le Canada a été humilié. Nous avons subi une humiliation lorsque, sans raison aucune, le parti ministériel a mis de côté la politique adoptée à l'unanimité par le Parlement en 1909. Nous avons subi une humiliation lorsque, au cours de la dernière session, le cabinet a tenté de faire approuver sa politique navale en alléguant des raisons fausses, entre autres, l'existence d'un cas d'urgence. Nous sommes exposés à subir une nouvelle humiliation cette année, grâce à la politique de lâcheté et de silence adoptée par le ministère. Il n'y a aucune raison de prévoir que cette humiliation ne durera pas jusqu'au renvoi du cabinet actuel, ce qui aura lieu infailliblement à la première occasion que les électeurs du pays auront de se prononcer sur cette question. Je suis convaincu que nous n'entendrons plus les ministres dire un seul mot concernant l'urgence. Je crois sincèrement que c'est leur intention bien arrêtée de ne plus revenir sur cette politique. A en juger par certaines remarques de l'honorable premier ministre, hier soir, on pourrait croire qu'il prépare déjà le terrain sur lequel il doit tomber et qu'il cherche les raisons qu'il pourra donner au peuple pour ne pas déposer de nouveau le bill naval de l'an dernier. Au cours de ses remarques, il a dit:

> **Les chefs de l'opposition et leurs journaux ont avoué et déclaré que si le bill était déposé de nouveau, dans les conditions actuelles, il serait encore rejeté par le Sénat.**

Rien n'autorisait le premier ministre à parler ainsi. Puisque l'urgence n'existe plus, si le Gouvernement déposait un projet de loi navale, celui-ci devrait nécesairement se rapporter à une politique navale permanente, et rien n'autorise le Gouvernement à prévoir qu'un projet de loi de cette nature serait repoussé par le Sénat. Le premier ministre disait encore:

> Nous n'avons aucune raison de douter que telle est l'intention bien arrêtée des honorables membre de la gauche. Dans ces circonstances.

Ce paragraphe n'est pas celui que je tenais particulièrement à citer. Voici ce que disait l'honorable premier ministre quelques lignes plus loin:

> **Le Gouvernement est naturellement désireux que l'aide que nous proposions d'accorder l'an dernier dans un cas de besoin et d'urgence, et que nous avons toujours l'intention d'offrir en temps voulu...**

Qu'il y ait maintenant urgence ou qu'il n'y en ait pas.

> **...pour la défense commune de l'empire soit offerte et donnée de façon à ne pas porter préju-**

[M. A. K. Maclean.]

dice ou à ne pas causer de retard à aucune entente internationale en vue de la cessation de la construction des cuirassés.

Quand nous serons en état de présenter le bill naval et d'obtenir son adoption définitive et satisfaisante par le Sénat, ce sera notre devoir de nous entendre avec le gouvernement impérial au sujet de ces questions aussi graves qu'importantes. S'il est alors évident qu'au moyen d'une convention navale conclue entre les grandes puissances, il est possible de restreindre ou de diminuer la déplorable rivalité actuelle dans les armements, nous serions toujours prêts, jusqu'à ce que la construction de nos navires ait réellement commencé, à examiner à nouveau la situation relativement à ces propositions.

Ces paroles, monsieur l'Orateur, laissent entendre clairement—c'est ainsi du moins que les membres de l'opposition les interprètent—que nous n'entendrons plus jamais parler de la loi de l'aide navale de l'an dernier et que la raison que le Gouvernement se propose de donner au pays pour agir ainsi, sera que le cas d'urgence n'existe plus et que les différentes nations du globe ont manifesté le désir de diminuer les dépenses pour des fins navales.

Les menaces prononcées hier par le premier ministre et ses partisans contre le Sénat, sont puériles et déraisonnables. Elles constituent uniquement une tentative de la part des ministres de cacher leur nudité sous une feuille de vigne, représentée en l'occurrence par de vaines menaces contre une des Chambres du Parlement; je n'ai aucun doute que les électeurs canadiens feront peu de cas de cette tentative désespérée.

Il y a une autre question au sujet de laquelle le ministère se propose de garder le silence ou d'attendre une modification dans les sentiments politiques du Sénat. Je veux parler du projet de loi concernant les voies publiques. Ici, encore, le Gouvernement émet des prétentions absurdes lorsque, pour déterminer sa politique future, il table sur la mort probable de ses adversaires et sa propre survivance. Ignore-t-il qu'il est déjà désigné dans tout le pays comme le gouvernement d'un parlement unique? Ses propres partisans l'admettent; la chose se dit couramment sur la place publique. Son incapacité notoire rend sa chute prochaine inévitable, aux yeux mêmes de ses partisans, et il est de toute évidence que le mandat du Gouvernement actuel ne sera pas renouvelé. Si les ministres désirent obtenir quelque notoriété en consignant dans nos recueils une loi concernant les voies publiques, qu'ils profitent de l'occasions présente, car elle ne se renouvellera plus. Ils prétendent que c'est le Sénat qui les a empêchés de mettre leur politique à exécution sur cette question. Cette prétention est une douce illusion ou une naïve supercherie. Autant que je puis me rappeler, le Sénat, si on en excepte le projet de loi navale de l'an dernier, n'a jamais combattu le principe d'un projet déposé par le Gouvernement. Durant la présente session et jusqu'à l'expiration de la présente législature, on peut s'attendre à ce que les membres de la droite cherchent à tenir le Sénat responsable chaque fois que nous leur reprocherons de n'avoir pas tenu leurs engagements et d'avoir oublié leurs promesses. Selon toute apparence, c'est cette attitude que prendra le Gouvernement d'ici à ce que les électeurs lui infligent un châtiment bien mérité.

Il n'est peut-être pas sans intérêt d'examiner si le Sénat a réellement empêché le Gouvernement de tenir les engagements pris par lui depuis son avènement et même avant. Voyons d'abord quelles étaient ces promesses et nous examinerons ensuite si leur accomplissement a été retardé par l'attitude du Sénat. J'ai sous la main une brochure intitulée "Liberal-Conservative Hand-book of 1911", dans laquelle sont exposées les vues politiques du parti conservateur. Voici comment est formulée la politique fiscale du gouvernement:

Une politique fiscale qui encouragera la production sur le territoire canadien de tous les articles nécessaires et utiles qui peuvent avantageusement être produits ou frabriqués au moyen de ses ressources naturelles, tout en ayant égard aux intérêts du consommateur et aux justes réclamations de la classe salariée de notre population.

Voilà ce que nous promettait le Gouvernement à son avènement, en matière fiscale. En 1911, il promettait à un grand nombre de ses partisans l'adoption d'un nouveau tarif. Les ministres ont-ils tenté la moindre démarche pour tenir cet engagement? Le Sénat canadien a-t-il fait quelque chose pour entraver la politique ministérielle sur ce point?

Pendant nombre d'années, nous avons entendu les orateurs conservateurs nous parler de la nécessité d'une protection raisonnable pour les industries canadiennes. Or, depuis que les ministres actuels ont été appelés aux affaires, ils ne nous ont même pas donné la définition exacte d'une protection raisonnable et ils n'ont pas fait la moindre démarche pour nous la donner sous une forme concrète. Quand le Gouvernement a-t-il tenté de faire adopter une politique fiscale favorable aux consommateurs? Quand le Sénat s'est-il opposé à l'adoption d'une politique de cette nature? C'est cette année; c'est au cours de la présente session; c'est aujourd'hui et ici

même que le parti ministériel devrait soumettre à la Chambre un projet de loi fiscale propre à soulager le consommateur.

Le parti conservateur s'est aussi engagé à nous donner un tarif faisant droit aux justes réclamations de la classe salariée de notre population. Le moment est maintenant arrivé de tenir cette promesse.

On nous a aussi parlé d'un tarif de faveur entre les différentes parties de l'empire. La politique du parti conservateur sur ce point est ainsi formulée dans la brochure dont je viens de citer un extrait:

Encourager par des négociations, la législation et les moyens constitutionnels, un système de préférence mutuelle dans les limites de l'empire.

Les honorables membres de la droite ont-ils jamais tenté le moindre effort en vue d'obtenir un tarif de préférence commerciale entre les différentes parties de l'empire? Quand le Sénat du Canada a-t-il mis des entraves à l'action du Gouvernement sous ce rapport?

A nouveau, on nous promet la nomination d'une commission du tarif, laquelle ferait disparaître un grand nombre d'erreurs et de difficultés dans la préparation d'un tarif et d'une législation se rapportant à ce dernier. Le Gouvernement a-t-il tenté le moindre effort sérieux pour remplir cette promesse? Il est vrai qu'au cours de la première session de ce Parlement on a soumis un projet de loi créant une commission du tarif; la Chambre adopta cette proposition.

Je dis donc que ce projet fut défait en principe par le Gouvernement lui-même et non par le Sénat de ce pays. Si les ministres avaient été sincères en présentant cette mesure, ils auraient certainement soumis à nouveau ce projet de loi, au cours de la session suivante. Il est parfaitement reconnu que, bien que le projet de loi relatif à la constitution d'une commission du tarif ait été approuvé par les ministres que nous avons aujourd'hui, ceux-ci ne le voient pas d'un bon œil et qu'un grand nombre de membres de la droite ont représenté au Gouvernement que cette mesure n'était pas sage et qu'ayant déjà éprouvé un échec au Sénat, on serait mal venu de la soumettre de nouveau à notre étude. Je suis convaincu que ce fait est certain; ce qui n'empêchera pas les membres de la droite de venir nous dire que c'est le Sénat qui a mis des entraves à l'exécution du programme ministériel.

Les ministres s'étaient encore engagés de restituer aux provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta leurs ressources naturelles. Le Sénat du Canada a-t-il entravé tant soit peu l'exécution entière de cette partie du programme ministériel, ou bien encore l'opposition a-t-elle été organisée et menée par les amis du Gouvernement dans ces provinces? Les honorables membres de la droite nous feront-ils connaître la nature des représentations faites au Gouvernement, il y a quelques jours à peine, alors que les ministres reçurent une délégation de leurs partisans de la province de l'Alberta? Nous diront-ils la nature de l'attitude que leur a conseillé de suivre M. Michener, le chef, si je ne me trompe, du parti conservateur à la législature de l'Alberta? Le Sénat du Canada s'est-il jamais opposé à la mise à exécution pleine et entière de cette politique, ou bien doit-on tenir responsable de cette faillite l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers)? Certes, ce dernier, gardien tout spécialement désigné des intérêts ministériels dans les provinces des prairies, aurait pu arrêter la législation qui aurait eu pour résultat de restituer à ces provinces leurs ressources naturelles, ainsi que leur avaient promis de faire les membres du Gouvernement avant leur arrivée au pouvoir. Inutile de faire observer que ce n'était pas là une tâche trop vaste pour le ministre des Travaux publics. On le dit très agile et très souple, à tous les points de vue, lorsqu'il veut se servir de ses jambes. Un de ses amis a dit, m'a-t-on raconté, que cet honorable ministre pouvait marcher sur une rangée d'œufs partant de la rivière Rouge et se rendant jusqu'à la rivière Ottawa, sans briser la coquille de l'œuf le plus petit qui soit. S'il peut accomplir, avec succès, un exploit de cette nature, il doit assurément être assez fort et assez puissant auprès de ses collègues du ministère pour leur faire remplir cet article de leur programme d'avant les élections.

Les membres de la droite nous avaient encore promis l'acquisition et l'exploitation par l'Etat des lignes télégraphiques et téléphoniques publiques. Depuis son arrivée à la direction suprême des affaires, le Gouvernement n'a pas présenté le moindre projet de loi se rattachant à cette politique. Si cette partie de leur programme n'a pas été remplie, les ministres ne sauraient tenir le Sénat responsable de leur inertie.

Enfin, on nous avait promis de réformer ce corps même qu'on avait attaqué durant tant d'années et en des circonstances nombreuses. Aujourd'hui, où se trouvent les partisans de la réforme du Sénat parmi les membres du parti conservateur? Où se cache le grand champion de la réforme du Sénat, dans le temps, l'honorable représen-

tant de Lincoln (M. Lancaster)? Cette session est la troisième de cette législature et cet honorable sénateur est tout aussi muet que le sont les momies des tombeaux des Pharaons. Sa voix ne donne aucun son perceptible et l'on ne peut plus trouver un seul membre de la droite qui demande, en cette Chambre, la réforme du Sénat. La nomination de MM. Donnelly, Taylor, Smith et Gordon, ce dernier l'ami de M. Bourassa, a-t-elle réformé le Sénat? Le choix d'un grand nombre de membres de la droite qui sont, dès à présent, choisis et étiquetés pour passer au Sénat, constitue-t-elle l'idéal de la réforme du Sénat, espérée par nos adversaires, dans le passé?

Nous avons eu la définition de la réforme du Sénat telle que la comprenaient les membres de la droite.

L'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Foster), dont les ressources d'exposition sont vastes et lucides, a déjà défini ce que le parti ministériel entendait par la réforme du Sénat. Le chef de la gauche, aujourd'hui, lui a demandé, un jour, ce que cette réforme signifiait, et l'honorable ministre a lu un extrait du programme du parti conservateur se rapportant à cette question; il ajouta:

Voilà qui est assez explicite. Le très hon. député croit-il qu'en énonçant un programme, le chef de l'opposition est tenu de rédiger un projet de loi tel que pourra être celui qu'il présentera? Tout ce qu'il peut faire, c'est d'exposer au peuple du pays des principes qui motiveront son acte. Mais mon très hon. ami dit qu'il n'a pas besoin de "si" et de "et" à ce propos et qu'il tient à savoir exactement ce que l'on se propose de faire. Eh! bien, je pourrais lui faire la réponse qu'il a déjà faite, une fois. Voulez-vous savoir comment vous agissez? Dans ce cas, cédez-nous vos banquettes et nous vous montrerons alors ce que nous pouvons faire. C'est la réponse que j'ai déjà entendue de la part du très hon. député. Il nous suffit d'indiquer les principes que le parti entend à cet égard.

Les honorables membres de la droite ont, dans le passé, promis de réformer ce corps même qu'ils attaquent maintenant. Cependant, ils n'ont pas tenté le moindre effort dans ce sens. En vérité, tous ou presque tous les membres de la droite ont l'œil sur cette institution et chacun d'eux aimerait entendre la voix qui l'appellerait au Sénat. Si vous, monsieur l'Orateur, deviez lire un message de Son Excellence, appelant au Sénat un membre de la Chambre des communes dont le nom serait laissé en blanc, j'imagine que chacun des membres de la droite croirait que c'est de lui qu'il est question et il y aurait une poussée générale vers cette Chambre. Ce serait presque l'émoi que crée une alarme pour un incendie dans un théâtre bondé de gens, et nous trouverions un grand nombre de cadavres dans les ailes qui séparent cette Chambre du Sénat. Nos adversaires nous disent que le Sénat a mis des entraves à l'exécution de leur politique, mais assurément le Sénat n'a nui à personne, dans cette circonstance particulière du moins.

Il est une autre promesse du Gouvernement que ce dernier n'a pas encore remplie et en vue de l'accomplissement de laquelle il n'a pas tenté le moindre effort. Je parle de l'engagement relatif aux lois destinées à assurer des élections honnêtes. Je crois que je ferais aussi bien de lire cette promesse, alors même que cette lecture pourrait durer quelques instants. Voici:

Des mesures plus efficaces pour punir la corruption et la fraude au cours des élections; pour assurer la complète publicité des dépenses effectués par les organisations politiques; pour prévenir l'accumulation des fonds de campagne pour des fins de corruption et pour prohiber les contributions à ces fonds par les corporations, les entrepreneurs et les lanceurs d'entreprises; pour hâter l'audition des requêtes en contestation d'élection...

Ainsi que le fait se présente, aujourd'hui, devant les cours de justice de la province de Québec, relativement à la requête demandant l'invalidation de l'élection de Châteauguay.

...pour assurer une enquête parfaite sur les manœuvres frauduleuses; pour, si cela devient nécessaire, nommer un procureur indépendant chargé de ce devoir; pour simplifier la procédure dans ces causes et pour faire exécuter les lois ainsi modifiées.

Le Gouvernement, jusqu'à cette heure, a-t-il observé mieux l'esprit de cet énoncé d'une politique se rapportant à la sincérité électorale? S'il l'eût fait, je suis certain qu'on n'aurait entendu parler ni du ministre des Travaux publics, ni de ses bandes d'agents corrupteurs dans Macdonald et dans la province de Québec. Le Sénat a-t-il directement ou indirectement intimé à l'administration que si cette dernière voulait appliquer dans tous ses détails cette politique, il combattrait une loi basée sur ces données?

Nous avons eu un exemple frappant de ce qu'étaient les vues du présent ministre de l'Industrie et du Commerce relativement à l'urgence et à l'opportunité d'une loi relative aux élections. Le 22 janvier 1907, la Chambre discuta un projet de loi que le présent ministre de l'Industrie et du Commerce voulut faire modifier. Il fit une proposition dans ce sens. Je signale le fait aux honora-

bles membres de la droite dans le but de rafraîchir leur mémoire à cet égard et afin qu'ils puissent présenter, sous une forme ou sous une autre, quelque jour, la loi dont voulait parler l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce. Voici:

Le 16 juillet 1904, j'avais le plaisir de proposer le projet de résolution suivant:

Que ce projet de loi ne soit pas lu une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre dans le but de modifier ce bill de façon à stipuler le châtiment, par amende ou emprisonnement, de tout ministre de la Couronne ou de toute autre personne qui, dans le but d'induire tout électeur ou tous électeurs, ou toute catégorie délecteurs à une élection quelconque, dans un district électoral, à voter en faveur d'un candidat, promet de fournir ou menace d'empêcher la dépense de tous deniers publics, au Canada, ou l'entreprise d'aucun ouvrage public dans les limites de ce district électoral.

Voilà un conseil qui s'impose à notre étude symphatique quant à ce qui a trait à notre loi électorale. En vérité, on doit désirer l'insertion dans nos statuts d'une loi semblable, au temps où nous sommes. Si nous avions eu une telle loi, il y a quelques mois, nous n'aurions pas vu le ministre des Travaux publics dans le comté de Châteauguay. On me dit qu'il ne s'est pas rendu en personne dans ce comté, mais il s'y trouvait par procuration, représenté, nous affirme-t-on, par le délégué responsable d'un journal méprisable de Toronto, par deux cents personnes qui ont, chaussées de hautes bottes caoutchoutées, parcouru les rives du Saint-Laurent, non pour expier une faute, mais pour corrompre les électeurs. Je puis affirmer, sans crainte de me tromper, aux membres de la droite que s'ils entreprenaient de modifier nos lois relatives aux élections, dans le sens conseillé par le ministre de l'Industrie et du Commerce, ils verraient leurs efforts approuvés par le Sénat.

Les honorables membres de la droite ont promis un grand nombre d'autres réformes aux électeurs de ce pays, mais, jusqu'à ce jour, nous n'avons pas eu de preuve de leur intention de remplir ces engagements. Dans ma province, aux élections de 1911, on a promis aux pêcheurs de leur fournir gratuitement l'aide médicale et les remèdes, si nos adversaires arrivaient au timon des affaires.

Mais, depuis cette époque-là, nous n'en avons plus entendu souffler mot, et certains membres du cabinet étaient si peu au fait de la question que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) niait, au cours de la session de 1911, que le premier ministre eût fait une telle promesse; plus tard la chose ayant été portée à sa connaissance, il s'étonnait que le premier ministre eût inscrit un tel article à son programme. Cependant, rien n'indique que le Gouvernement ait tenté de tenir cette promesse. C'est ainsi que nos adversaires ont fait, relativement à certaines questions d'intérêt général, des promesses sans nombre, et, je le répète, rien n'indique qu'ils aient l'intention de tenir leurs engagements. J'imagine qu'ils n'en feront jamais rien; ils allégueront comme excuse qu'il est inutile de tenter de faire agréer leurs projets par un Sénat hostile.

Un mot du bill relatif aux grandes routes. Le principe de ce bill promis par les ministériels, le Sénat s'est-il opposé à le faire consacrer par une loi? Je dis que non, et je ne crois pas que nos adversaires puissent me contredire sur ce point. Le Sénat du Canada avait-il raison de modifier ce projet de loi comme il a fait? Je dis que oui, et le peuple, je crois, trouve que la modification effectuée par le Sénat était légitime et raisonnable. Certains membres du cabinet ayant déclaré à mainte reprise que l'amendement suggéré par le Sénat était d'accord avec leurs intentions, de quelle logique, je le demande, nos adversaires font-ils montre en venant dénoncer aujourd'hui une telle modification? Le premier ministre disait hier soir que le ministre des Chemins de fer et lui-même s'étaient formellement engagés à faire en sorte que la dépense de deniers à être faite sous le régime de la loi des grandes routes fût répartie d'après le chiffre de la population de diverses provinces. Puisqu'il en est ainsi, pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas agréé l'amendement du Sénat? Que l'on soit sous un régime libéral ou conservateur, à quoi bon, en matière de répartition de deniers, venir nous demander de nous en rapporter à la parole du premier ministre ou de l'un quelconque de ses collègues? C'est le Parlement qui est l'autorité suprême en ce pays, et non pas tel ou tel membre du cabinet. Le Parlement doit signifier sa volonté sous forme de lois.

Prétendre que l'on doit s'en rapporter à la parole du premier ministre ou à celle de ses collègues plutôt qu'à une loi formelle, c'est énoncer un principe tout à fait nouveau. Le principe de l'amendement du Sénat se retrouve dans le bill concernant l'agriculture et dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord, en ce qu'il a trait aux subventions octroyées aux provinces. Le bill relatif aux grandes routes tendait essentiellement à l'accroissement

du revenu des provinces à l'égard d'un service public qui, aux termes de la constitution, relève entièrement et exclusivement des législatures provinciales. Il était absolument légitime d'exiger que la répartition de ces deniers supplémentaires fût basée sur le chiffre de la population; et je ne puis m'empêcher de croire que tel est l'avis des ministériels aussi bien que celui de la population en général. Cela étant, je dis que l'amendement du Sénat procédait d'un principe absolument sain.

On se demandera naturellement—et c'est sans doute une question que les gens se posent—si le Gouvernement s'est réellement efforcé de réaliser le programme qu'il se traçait en 1911 relativement aux grandes routes. J'en doute; je dirai même qu'il ne l'a pas fait. Il n'existe à cet égard aucune preuve de sa bonne foi. Il n'a fait servir aucune somme d'argent, consacré aucune partie de ses instants à la tenue de conférences avec les gouvernements provinciaux au sujet de la dépense projetée, non plus qu'à l'élaboration d'un programme pour régir la dépense, advenant l'adoption du projet de loi. Avant de venir demander au Parlement de voter le projet de loi concernant la voierie et d'ouvrir les crédits nécessaires, il n'avait fait aucune démarche, arrêté aucun programme quant à la dépense et à l'entretien, chose qui, en fin de compte, importait plus que la question même de la dépense.

Si le Parlement avait voté l'an dernier les deniers que l'on demandait pour l'amélioration de la voirie, le Gouvernement en aurait-il dépensé une partie quelconque en 1913? Je dis qu'il lui eût été absolument impossible de le faire; la dépense qu'il aurait tenté de faire à cet égard n'eût été qu'un affreux gaspillage de deniers publics. Il a piteusement échoué dans la réalisation de son programme d'amélioration des grandes routes. Après avoir provoqué lui-même le rejet de son projet de loi, il cherche à en rejeter le blâme sur le Sénat. Je suis sûr qu'il ne se trouvera pas d'esprit bien pensant pour partager la manière de voir du Gouvernement, ce dernier n'ayant manifesté aucun désir de tenir ses engagements à l'égard des grandes routes.

Les gens ne se préoccupent guère de l'attitude du Sénat sur cette question; leur attention se porte plutôt sur la manière d'agir brutale de ceux qui ont provoqué le rejet du bill relatif aux grandes routes après en avoir proposé l'adoption. Comme la plupart de mes collègues de la Chambre, j'ai eu l'occasion de discuter l'attitude du Sénat avec un grand nombre de personnes. Jusqu'à présent, je n'ai pas encore rencontré un seul des amis politiques de nos adversaires qui, après avoir prêté l'oreille à une franche explication des faits et des conséquences de l'amendement du Sénat, ne reconnût volontiers que cet amendement était à tous égards juste et pratique. Nos adversaires ne parviendront pas à faire oublier la duplicité et la mauvaise foi dont ils ont fait montre en cette affaire en proférant de vaines menaces à l'adresse du Sénat.

J'aimerais maintenant à faire quelques observations sur un ou deux autres paragraphes du discours du trône. Il y est dit que la rareté de l'argent a ralenti l'activité des affaires. On nous affirme d'autre part que, grâce à l'abondance de ses ressources, le pays ne saurait tarder à reprendre son essor. Les députés de la gauche se plaisent à espérer que la situation présente n'est que passagère. Comme nos adversaires, nous avons foi en l'avenir du pays; nous n'avons aucun désir d'exagérer l'inactivité du commerce non plus que la situation financière qui prévaut aujourd'hui et nous ne sommes pas enclins à voir l'avenir en noir. Néanmoins, la situation présente mérite de fixer un moment l'attention.

Ce que l'on constate tout d'abord, c'est que les affaires se trouvent dans le marasme au moment même où l'argent se fait rare. Tel n'est pas toujours le cas, car le pays a déjà traversé une crise financière qui laissa le commerce en son état normal ou lui donna même un regain d'activité. Nous constatons que le volume des importations et des exportations diminue graduellement, et j'ai lieu de penser qu'en 1914 cette diminution sera encore plus accentuée qu'elle ne le fut en 1913. L'activité industrielle accuse un ralentissement sensible et la production est devenue beaucoup moins abondante sous tous rapports. On voit dans le pays un très grand nombre de gens sans emploi, chose bien fâcheuse, en vérité. Les capitaux étrangers se font plus rares—j'allais dire qu'il ne s'en place presque plus du tout au Canada. Les recettes nationales diminuent. Je ne dis pas que certaines de ces conditions n'auront pas d'effet correctif et n'exerceront peut-être pas une influence éminemment salutaire. Elles mettront fin, du moins pour un certain temps, à la spéculation effrénée à laquelle on se livrait depuis quelques années, et provoqueront le retour aux lois fondamentales de la saine économie.

L'effet accablant de ces conditions se fait sentir jusque chez le premier ministre lui-même; il lui a fallu, en effet, fouiller dans les journaux de la Grande-Bretagne et des

Etats-Unis pour faire voir que la situation qui prévaut en ces pays est beaucoup plus grave que celle que l'on constate au Canada. La crise étant universelle, il va sans dire qu'en des pays à forte population comme la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, le nombre des sans-travail doit être plus considérable qu'au Canada. Quel effort le Gouvernement a-t-il tenté en vue de parer à l'effet désastreux de ces conditions? Cette question n'est pas hors de propos, et le chef de l'opposition avait raison de dire que les membres du cabinet auraient dû donner des explications sur cette situation; malheureusement, ils persistent à garder un mutisme complet.

On ne nous a pas promis de réduction des impôts, ce qui eût pourtant été naturel et fort à souhaiter, eu égard à la situation financière et commerciale. La cherté des choses nécessaires à la vie, cherté reconnue par tous, est un autre sujet qui captive l'attention générale. Elle accable l'ouvrier et plus particulièrement ceux qui, à l'heure actuelle, ne peuvent obtenir d'emploi. Il en résulte un malaise social. C'est la plus cruelle épreuve à laquelle la démocratie puisse se trouver assujétie. Il est donc tout naturel que les membres de la gauche s'attendent à ce que les ministres fournissent des explications sur ce sujet.

Et puis, ainsi que l'honorable représentant de Red-Deer (M. Michael Clark) le faisait observer hier soir, n'avions-nous pas lieu de compter que le Gouvernement ferait part de son intention de faire bénéficier les cultivateurs canadiens d'un nouveau marché où ils écouleraient leurs produits, d'un débouché qui leur est offert sans réserve, et dont l'ouverture n'attend que la sanction définitive du Gouvernement? Quelle raison peut-on invoquer pour ne pas accorder à nos producteurs de blé le débouché mis à leur disposition?

Certes, nous avions lieu de compter que le Gouvernement nous signifierait son intention de tenter quelque effort, si léger fût-il, dans le but d'adoucir les effets de l'inactivité que les affaires accusent à l'heure actuelle. Nous avions lieu d'espérer qu'il annoncerait l'abolition temporaire des droits de douane sur les produits alimentaires et les articles de nécessité ordinaire.

Sous le présent régime, il y a eu une détaxe temporaire du ciment et des rails d'acier; s'il y avait des raisons de remettre les droits dont ces deux articles étaient frappés, il y aurait certainement lieu d'accorder une détaxe, ne fût-elle que temporaire, à l'égard de plusieurs autres indispensables dont les prix sont excessifs.

[M. A. K. Maclean.]

Les membres de la droite se sont-ils récemment employés à obtenir de plus vastes débouchés pour les exportations du Canada, afin d'empêcher que ne diminuent le volume et la valeur de nos ventes à l'étranger—si précieuses et si nécessaires dans un pays nouveau—dans un pays qui emprunte beaucoup de fonds étrangers? Au cours de la lutte de 1911, nos adversaires ont promis à la population que, si le parti conservateur obtenait le pouvoir, elle aurait des marchés aussi avantageux, sinon plus, que la réciprocité devait nous procurer. Le ministre du Commerce est revenu d'Australie sans avoir conclu une convention commerciale avec ce pays. En route, il a eu une entretien avec les diplomates de la Chine et du Japon, et il nous apprend que ces pays offrent de bons débouchés aux produits du Canada, mais il n'y a évidemment rien à faire dans la confédération australienne.

En 1911, le ministre du Commerce nous disait à Halifax que l'Amérique du Sud offrait un excellent marché pour les produits canadiens. J'imagine qu'à son retour à Ottawa, après qu'il aura souhaité la bonne année à ses collègues, ceux-ci l'engageront à partir pour l'Amérique du Sud. Ils ne tiennent pas apparemment à l'avoir avec eux à Ottawa, du moins durant la session, et sur ce vaste continent de l'Amérique du Sud, il pourra peut-être trouver des marchés pour la population canadienne.

Une crise commerciale sévit au Canada; notre revenu baisse. Le ministre des Finances a-t-il demandé des secours au dieu de la protection raisonnable? A-t-il imploré l'idole du tarif de faveur? Où trouver cette commission du tarif qui devait faire tant de bien au commerce du Canada? Que sont devenues la doctrine protectionniste et ses vertus curatives. On nous disait que, dans la prospérité et l'adversité, la protection partagerait également ses faveurs entre le capitaliste et le salarié, entre le consommateur et le producteur. Où s'est enfui le dieu de la protection qu'invoquait la droite? A-t-il entrepris un long voyage? Est-il inabordable?

On nous disait qu'un tarif élevé était une excellente chose pour ce pays, et nous supposons qu'un tarif plus élevé vaudrait encore mieux. Dans les circonstances présentes, ces messieurs ne feraient-ils pas bien de faire l'essai d'un tarif plus élevé et de voir si le peuple l'accepterait? En agissant ainsi, la droite ne remplirait qu'une promesse qu'elle a souvent faite au pays et tiendrait son engagement pris envers plusieurs de ses amis à la dernière élection.

Elle nous dira que, ayant nommé une commission d'enquête sur la cherté de la vie au Canada, elle a contribué à atténuer la gravité de la situation. Je doute cependant qu'elle ait confiance en l'efficacité de l'œuvre que pourra accomplir cette commission. J'affirme, monsieur l'Orateur, qu'il n'en sortira rien de bon. Tout d'abord, les membres de la commission ne pourront pas se livrer à une enquête assez approfondie pour être utile au pays. Ils appartiennent déjà à l'administration et devront naturellement consacrer quelque temps à l'accomplissement de leurs fonctions. De plus, lorsqu'ils ont été choisis, les journaux nous ont appris que les membres de la commission seraient placés sous les ordres de trois ministres, ce qui semble indiquer qu'on n'a pas eu l'intention de donner à leurs recherches et à leurs conclusions tout le champ nécessaire pour rendre leurs travaux utiles.

J'ajoute que cette commission ne pourra pas assigner à la cherté de la vie d'autres causes que celles qu'ont déjà dévoilées au monde les commissions nommées dans d'autres pays. Le traité du professeur Skelton que citait hier le premier ministre ne rapporte pas un seul fait qu'il ne fût connu depuis des années de ceux qui ont étudié ce problème, et l'on trouverait les mêmes causes énumérées dans une foule d'écrits traitant le même sujet. Il va sans dire que la mention des causes n'apportera pas de remède à la situation, et c'est un remède que la population exige, et elle s'attendait que le discours du trône en proposerait un.

Le ministre du Travail lui-même ne peut avoir que peu de confiance dans cette commission. Il a visité ma province l'automne dernier, et il a déclaré à la population qu'il désirait que son département fût connu comme le ministère des Jeux et qu'il fût appelé lui-même le ministre des Jeux, plutôt que le ministre du Travail. Il y a, cela va de soi, bien des raisons de nommer ce département le ministère des Jeux et d'appeler le ministre ministre des Jeux. Le ministre du Travail a expliqué à Halifax la cherté de la vie au Canada en disant qu'à une époque de prospérité, les prix doivent nécessairement être élevés. Cependant, à l'heure qu'il est, il n'y a pas de prospérité, comme doivent le reconnaître les membres de la droite. Par conséquent, nous constatons que, bien que les temps ne soient pas prospères, les prix sont élevés. La situation actuelle est donc doublement mauvaise. Pourtant, que le ciel ait pitié du Canada et de sa population s'il faut que les temps deviennent plus durs pour que la cherté de la vie diminue.

Nous ne pouvons attendre que bien peu de lumière et de secours de l'enquête projetée. Disons un mot ou deux de l'effet de la situation commerciale en matière de finances fédérales et de revenu public. La situation du commerce a, cela va sans dire, un effet très sensible sur le revenu de l'Etat. Je constate que pendant les neuf mois finissant le 30 septembre, les recettes douanières ont été de près de $3,000,000 inférieures aux recettes des neuf mêmes mois de l'année précédente. Chose étrange, pendant que notre revenu a diminué, notre dépense a augmentée, car pendant les neuf premiers mois de l'exercice courant, les dépenses imputables sur le fonds consolidé du revenu ont dépassé de près de $9,000,000 les dépenses des neuf mois correspondants de l'année dernière.

Je constate que, pendant le même espace de temps, nos dépenses imputables sur le capital ont augmenté de $18,000,000, et que, pendant les neuf premiers mois de l'exercice courant, les dépenses imputables tant sur le capital que sur le revenu se sont accru de $27,000,000 comparativement à la période correspondante de l'an dernier. Je constate aussi que, pendant ces neuf mois, il ne s'en est fallu que de $2,000,000 pour qu'elles atteignissent le chiffre du revenu global. C'est là un état de choses qui exige des explications et des commentaires de la part du ministre des Finances. La loi du budget adoptée à la dernière session autorisait d'énormes dépenses, et si l'on tient compte du penchant bien connu de quelques-uns de ses collègues à la prodigalité, il n'y a pas lieu de s'étonner de la forte augmentation des dépenses du présent exercice comparées aux dépenses de l'exercice précédent. Il n'est pas étonnant de constater que les dépenses ont presque englouti tout le revenu, et qu'il est peu probable que se réalisent les prédictions que le ministre des Finances faisaient à la dernière session. L'an dernier, dans son exposé budgétaire, le ministre des Finances disait, en parlant de l'estimation du revenu et de la dépense:

> Sans tenter de faire des prévisions tant soit peu précises, je suis convaincu que les revenus **de l'année non seulement permettront de payer** les dépenses courantes, mais probablement toute ou certainement la plus grande partie de la dépense spéciale et à compte du capital de l'exercice.

Cette prévision du ministre des Finances se réalisera difficilement; tout indique que le revenu ne suffira pas à solder la dépense, comme il le prévoyait dans son exposé budgétaire de la dernière session.

La population canadienne et les bailleurs de fonds en Grande-Bretagne ont été fort étonnés de la somme que le Gouvernement a dû emprunter cette année. Sans prétendre préciser le chiffre des emprunts de l'Etat, je crois qu'il y a eu deux emprunts permanents se chiffrant en tout par $35,000,000, en chiffres ronds, et deux emprunts temporaires au total de $18,000,000, formant une somme globale d'environ $53,000,000.

Il y a quelques mois à peine, le ministre des Finances nous disait qu'il espérait que le revenu suffirait à payer toutes les dépenses courantes, et toutes les dépenses spéciales et imputables sur le capital. Si ses espérances s'étaient réalisées, ou peu s'en faut, il n'aurait certainement pas été obligé d'emprunter $53,000,000. Il n'est que juste de dire qu'il y a eu un amortissement de la dette de près de $10,000,000. A cela, il n'y a pas à redire. La seule dépense spéciale qui a pu avoir lieu ou qui pourra avoir lieu pendant le reste de l'exercice concerne l'achat des obligations du Grand-Tronc, au pair, environ $1,000,000 par mois depuis le 1er d'avril, et les subventions au Nord-Canadien. Mais, vu ces dépenses spéciales et le remboursement des emprunts échus durant l'année, je crois que le Parlement et le pays ont droit à des explications sur la nécessité de ses emprunts considérables. Il est réellement malheureux que le Canada ait été obligé de faire de tels emprunts pendant l'année dernière. Le marché financier a été dans un état très défavorable durant toute l'année. Le taux de l'intérêt et les autres frais sur ces emprunts sont très lourds. Les prêteurs en Angleterre ont protesté contre ces emprunts. Les facilités d'emprunter des autres corps publics canadiens en ont souffert, et il est tout aussi important de sauvegarder le pouvoir d'emprunt des particuliers et des corporations du Canada comme celui du gouvernement.. Ces emprunts ont eu un effet plus ou moins désastreux sur le crédit du Canada dans le marché monétaire anglais.

Quelques mots seulement au sujet des dépenses, qui ont, je le suppose, été la cause d'une nécessité d'une portion très considérable des emprunts durant l'année. Ainsi que je l'ai déjà dit, le Gouvernement s'est fait autoriser par le Parlement, à la dernière session, à faire des dépenses beaucoup plus fortes que d'habitude, s'élevant à près de deux cent millions de dollars. L'année dernière on a hissé les signaux de détresse. Le ministre des Finances lui-même a donné à entendre qu'il pouvait difficilement s'attendre à voir les recettes se maintenir au même niveau toute l'année. Les dépenses autorisées par le Gouvernement étaient pour plusieurs motifs absolument inutiles, et auraient pu très bien être retardées à une époque plus favorable. Les honorables messieurs de la droite ont été très sévères dans leurs critiques des gouvernements précédents des fortes dépenses lorsque les recettes allaient en diminuant, et personne ne fut plus sévère que le ministre du Commerce (M. Foster). Malheureusement, ce dernier a toujours été absent de la Chambre lorsque je discutais ces questions. Il serait très amusant et très instructif, je crois, d'entendre le ministre du Commerce chercher à harmoniser ou à expliquer ses critiques avec les actes du ministre des Finances actuel. Des conditions semblables par rapport aux recettes ont existé dans notre pays en 1909. Pour l'édification et l'instruction de l'honorable ministre des Finances je donnerai lecture des déclarations faites par le ministre du Commerce en 1909, et je suis certain qu'elles lui donneront une idée juste de ce que son collègue le ministre du Commerce pense de son administration des finances durant ces derniers mois. Le 20 avril 1909, l'honorable ministre du Commerce critiquait les dépenses du ministre des Finances de cette époque pour l'exercice précédent et s'exprimait comme suit:

> Mais je ne puis m'empêcher, et je crois que d'autres membres de cette Chambre, soit de la gauche soit de la droite, pensent comme moi, de me demander pourquoi le ministre des Finances de 1907, lorsque le plus humble commis de banque, pour ne pas parler des gérants et des directeurs, savaient que la tempête venait et comprenaient les présages et se préparaient par tous les moyens possibles à l'affermir pour résister au choc, que lui ne prenait aucune précaution. Il mettait toutes voiles dehors et dans cette année, la pire depuis quinze ans, il autorisait et faisait les dépenses les plus considérables, les plus extravagantes et les plus inutiles.

Ces observations ne s'appliquent-elles pas bien aux derniers mois du présent exercice financier?

> Un ministre des Finances sage et prudent aurait pris ses précautions à l'approche du danger; il aurait abaissé ses voiles à l'approche de la tempête. Ce n'est pas ce qu'a fait mon honorable ami. Pourquoi? Est-ce parce que les principes reconnus par les bons financiers s'y opposaient? Pas du tout. Tous les principes sains de finances et toutes les bonnes méthodes commerciales voulaient qu'il en fût ainsi.

J'ai pensé que la Chambre et mon ami le ministre des Finances ne m'en voudraient pas de citer l'opinion du ministre du Commerce en 1909, sur les conditions qui existaient alors, et qui, sous plusieurs rapports,

ressemblaient beaucoup à celles d'aujourd'hui, excepté peut-être que cette année les choses sont dans un état bien pire, et j'espère que si le ministre du Commerce paraît jamais dans cette enceinte pendant la vie du Gouvernement actuel, mon honorable ami le ministre des Finances insistera auprès de son estimable collègue sur la nécessité et l'à-propos de nous dire si les opinions qu'il avait, les années dernières, concernant l'administration des finances, sont ou ne sont pas applicables aujourd'hui.

J'ai lu dans certains journaux que le Gouvernement jugeait qu'il était de sage politique financière de faire des emprunts considérables à cause de la crise commerciale qui passait en ce pays; en d'autres mots, qu'il considérait de saine finance de créer la prospérité en augmentant les dépenses publiques pendant le reste de l'exercice financier et le prochain exercice. J'espère, monsieur l'Orateur, que ce n'est pas là l'intention du Gouvernement. J'ai entendu dire que l'ancien ministre des Travaux publics, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), dans une lettre publiée dans quelques journaux de la province de Québec, conseillait d'augmenter les dépenses d'un quart de milliard à un demi-milliard de dollars et plus dans le cour du prochain exercice. S'il a dit cela, il est heureux pour le pays qu'il soit sorti du cabinet.

Le mal est assez grave lorsque l'on entend donner ces conseils au ministre des Travaux publics actuel, mais il aurait été encore plus grand si nous avions eu à la tête de ce ministère un homme qui croit qu'il est de sage politique de chercher à créer la prospérité en augmentant les dépenses publiques, sans s'occuper si ces dépenses seront productives ou non. Il ne peut y avoir de différence entre les dépenses publiques et celles d'un particulier. On ne peut pas accorder à la dépense de fonds publics plus de signification spéciale qu'à ce que l'on appelle le commerce international. Ce que l'on appelle le commerce international n'est après tout que le commerce entre les individus dans la nation, et il n'y a pas de différence entre un emprunt contracté par une corporation pour construire un chemin de fer et un emprunt contracté par le Gouvernement pour le même objet. La sagesse d'emprunter de l'argent et de le dépenser pour des fins publiques repose entièrement sur la question de savoir si ces dépenses sont nécessaires, productrices et dans l'intérêt du pays.

J'ai lu fréquemment dans les journaux amis du Gouvernement qu'il était de sage économie politique d'emprunter largement cette année, parce que les affaires n'étaient pas dans un état aussi prospères que nous voudrions les voir. J'ai peine à croire que le pays soit de cette opinion. S'il avait été jugé désirable et nécessaire d'entreprendre de grands travaux publics, et si nous avions été forcés à tout événement à emprunter pour exécuter ces travaux, et que nous eussions pu contracter ces emprunts à des taux raisonnables, il aurait peut-être été de sage politique de la part du Gouvernement de faire de tels emprunts, mais le marché financier n'a pas été favorable cette année. L'argent était rare, le taux de l'intérêt élevé, et il aurait fallu que les conditions fussent des plus favorables et des plus pressantes pour autoriser le Gouvernement à emprunter, cette année, pour des entreprises publiques, lorsque l'argent était rare et à un taux d'intérêt élevé.

En résumé, monsieur l'Orateur, je crois que tous les membres de cette Chambre, sans distinction de partis, comme tout le peuple, admettront avec nous que le discours du trône a été très désappointant à tous égards. L'abandon par le Gouvernement du bill pour venir en aide à la marine, et de la loi des grandes routes, doit étonner le pays.

La déclaration ministérielle qu'on ne parlera plus de ces deux grandes mesures publiques doit avoir été un sujet d'étonnement dans tout le pays. On a constaté aussi avec surprise et regret que le Gouvernement ne faisait aucune promesse de réforme de tarif ou d'abaissement des taxes; rien non plus pour faire espérer que la promesse qu'on nous a faite d'un traité commercial de préférence sera rempli; aucune promesse de réforme du service civil ou de réforme du Sénat; aucune indication que le Gouvernement se propose de tenir les nombreuses promesses politiques qu'il a faites au pays; aucune promesse que le Gouvernement cherchera à diminuer autant que possible les effets de la crise commerciale; aucun engagement à faire des efforts réels pour faire face aux difficultés qui surgissent du prix élevé de la vie; aucune promesse qu'il donnera aux producteurs et exportateurs de blé le marché additionnel qu'ils auraient pu avoir; rien enfin de substantiel et certain, mais de vaines et futiles menaces à l'adresse du Sénat, et cette proposition macabre que l'exécution de ses promesses doit être retardée jusqu'après la mort naturelle, ou la modification par une loi du personnnel de l'un des deux corps législatifs qui composent ce Parlement. L'honorable député d'York (N.-B.) (M.McLeod) avait bien raison de dire, hier, que cet état de choses était humiliant

pour le pays. C'est très vrai, et le seul rayon d'espoir que nous apercevons, est que dans un avenir très prochain, ou du moins dans un temps défini, le pays aura l'occasion de chasser des banquettes du Trésor un gouvernement qui a fréquemment prouvé son impuissance à administrer les affaires publiques.

L'hon W. T. WHITE (ministre des Finances): J'ai porté beaucoup d'attention au discours de mon honorable ami le député d'Halifax (M. A. K. Maclean). Je regrette de ne pouvoir dire qu'il y a mis la modération qui caractérise quelquefois, pas toujours, ses discours.

Il n'a pas non plus tenu la promesse faite au début de son discours, de traiter son sujet dans un esprit impartial. D'autre part, que mon honorable ami ne se figure pas que je suis désappointé, car il y a beau jour que j'ai perdu mes illusions.

L'honorable député a effleuré un grand nombre de sujets, et je ne me propose pas de relever tout ce qu'il a dit; tant s'en faut.

En terminant, il a demandé avec ferveur que le peuple soit bientôt appelé à se prononcer contre les incompétents qui occupent actuellement les banquettes ministérielles. Eh bien, monsieur l'Orateur, depuis la prorogation nous avons eu sept élections partielles, dont six ont été favorables au Gouvernement. Si nos adversaires sont satisfaits de ce résultat, je n'ai qu'à les en féliciter. J'y vois le jugement du pays sur leurs états de service et les nôtres depuis le mois d'octobre 1911.

Sur le sujet de la marine, l'honorable député a prétendu que le Canada et l'empire s'étonnaient de nous voir renoncer—c'est le mot dont il s'est servi — à légiférer à cet égard. L'étonnement est de date beaucoup plus ancienne. Il s'est produit lorsqu'il s'est trouvé une chambre législative assez aveuglée par l'esprit de parti et le préjugé, je ne dirai pas assez peu patriote, pour rejeter le projet d'aide à la marine déposé par le premier ministre (M. Borden). L'honorable député a reproché au Gouvernement sa lâcheté. Je ne me propose pas de reprendre la discussion qui a fait fureur l'année dernière et a envenimé les débats de toute la session. Ce que j'ai à dire sur la question de la marine peut être condensé en fort peu de lignes. Je ne discuterai pas pour le moment ce que le leader de l'opposition a pu faire ou n'a pas pu faire lorsqu'il a tenu les rênes du pouvoir. Il me suffira de signaler ce fait qui me paraît surtout devoir arrêter notre attention: si le projet d'aide à la marine déposé l'an dernier par le premier ministre avait été adopté au Sénat, il se construisait actuellement, aux frais du Canada, trois puissants navires de guerre que la Grande-Bretagne pourrait utiliser dès 1916 pour le maintien de sa suprématie maritime et qui représenteraient notre loyale contribution à la défense de ce vaste empire. Cette contribution aurait été d'un secours effectif et réel, au su et vu du Canada, de l'empire et du monde entier.

[M. A. K. Maclean.]

La question de la suprématie sur mer de la Grande-Bretagne aurait été réglée une fois pour toutes, et cette réduction des armements que tous paraissent désirer aujourd'hui en aurait été la conséquence presque inévitable. Ce projet d'aide à la marine, si fécond en bons résultats, a été rejeté par le Sénat, à l'instigation, si je ne me trompe, de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier); lui et ses collègues de l'opposition doivent en être tenus responsables. Ce serait de la lâcheté de la part du Gouvernement, à ce que prétend mon très honorable ami, de ne pas déposer la mesure de nouveau. Et à quoi bon? Son sort serait-il autre que celui du projet de l'an dernier? Nous ne sommes pas d'humeur à gaspiller le temps en pure perte. Nous attendrons simplement que le temps, que l'âge ait fait son œuvre, et que la composition du Sénat soit un peu mieux d'accord avec les désirs du public.

L'honorable député d'Halifax (M. Maclean) s'est informé si les estimations budgétaires allaient bientôt être soumises au Parlement.

Elles sont prêtes, elles sont imprimées, et elles seront déposées dès que le présent débat sera clos. L'honorable député a souligné le chiffre de 200 millions auquel le budget de 1914 s'élèverait; beaucoup de crédits seraient, à ce qu'il pense, d'une opportunité douteuse. Or, s'est-il trouvé un seul membre de la gauche, au cours de la dernière session, pour trouver à redire au chiffre du budget? Quel reproche a-t-on fait au Gouvernement à cet égard? Quel est le crédit dont on n'a pas voulu? L'attitude de ces honorables députés de la gauche rappelait plutôt celle d'Oliver Twist, qui en demandait toujours davantage. Notamment, l'honorable député d'Halifax, loin de trouver le budget trop élevé, a insisté à plusieurs reprises pour que l'Intercolonial fît l'acquisition d'embranchements, et ainsi des autres.

Celui-ci demandait des salles d'exercice, cet autre, des arsenaux, cet autre encore, des bureaux de poste. Je le répète, ils étaient tous comme Oliver Twist: ils n'en avaient jamais assez.

Il n'y eût aucune critique du montant total des prévisions budgétaires.

Mon honorable ami a touché à la question des crédits et des dépenses, et j'en suis heureux, parce que cela me fournit l'occasion de répondre à certaines critiques qui ont été faites par la presse libérale, des dépenses et des emprunts du Gouvernement actuel, depuis mon entrée en fonctions et plus particulièrement durant le cours de l'année dernière. On a prétendu que nous avions augmenté les dépenses. On nous a accusés d'extravagance et d'imprévoyance. Mon très honorable ami (sir W. Laurier) m'a comparé à un héritier dissipateur qui vient d'entrer en possession d'un splendide héritage et au cours, je crois de la randonnée conduite par le député de Pictou (M. Macdonald), qui, je le regrette, n'est pas en ce moment à son siège. Mon ami le député de Red-Deer (M. Clark), faisant allusion à ces mêmes dépenses considérables, m'a assimilé à l'enfant prodigue. Il n'y a pas de doute que le dépit l'inspirait plutôt que la colère.

Je vais comparer ou plutôt mettre en contraste—contraste est un mot plus approprié—le bilan du Gouvernement actuel avec celui de l'opposition sur la question des dépenses et sur celle des emprunts dont a parlé mon ami le député d'Halifax. En 1908, la dépense du parti libéral était de $112,000,000, et pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1912, l'année pour laquelle nous avons adopté les prévisions budgétaires, ces messieurs qui siègent maintenant du côté de l'opposition—lesquelles prévisions budgétaires, soit dit en passant, excédaient $155,000,000—la dépense a été de $137,000,000. Ce qui revient à dire, que durant une période de quatre ans les dépenses du Canada ont monté de $112,000,000 à $137,000,000, soit une augmentation de $25,000,000.

M. A. K. MACLEAN: Quelle était celle de 1910?

M. WHITE: En 1910-1911, $120,000,000. Je ferai remarquer à la Chambre que si les dépenses ont augmenté, les revenus ont aussi augmenté. L'erreur du chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), dans sa critique du gouvernement actuel, c'est de se figurer que le Canada a cessé de grandir parce qu'il ne le gouverne plus. C'est l'erreur fondamentale de l'opposition. Il est certain que nos dépenses augmenteront parce que le pays grandit. Le revenu aussi s'est gonflé. La première année de notre arrivée au pouvoir le revenu a été de $137,000,000. Cette année il sera d'environ $170,000,000, soit à peu près le même que celui de l'année dernière. L'immigration a monté de 1,000 à 1,200 sujets par jour. Notre commerce s'est répandu. L'année qui a précédé notre entrée en fonctions, le commerce du Canada était de $750,000,000. L'année suivante il était de $850,000,000. L'an dernier il a atteint $1,000,000,000, et cette année, malgré le malaise financier, nonobstant la rareté de l'argent, le commerce du Canada, autant que nous pouvons en juger à l'heure actuelle, dépassera le haut niveau de $1,000,000,000, atteint l'an passé.

On nous a accusés d'avoir augmenté la dette du Canada, comme si la chose constituait une nouveauté pour le Canada. J'ai trouvé dans les journaux libéraux—je lis tous les journaux—des titres en lettres colossales exposant que la dette du Canada est augmentée, comme si la chose n'avait jamais eu lieu dans le passé. Je n'ai pas la prétention d'être ce que l'on appelle un financier " descendu du Ciel ". Je suis tout juste un financier ordinaire, tel qu'on en rencontre tous les jours, et, je l'espère, doué du sens commun.

Pour les hautes envolées financières ou pour la finance en aéroplane de mon prédécesseur, je n'ai, je l'avoue, aucun génie. Si la Chambre veut bien me le permettre, je soumettrai certains faits concernant les emprunts, directs ou indirects, faits par l'opposition durant son séjour au pouvoir. Dans certaine littérature, qui a été expédiée d'ici par l'organisation libérale, il est dit que tandis que nous augmentons la dette nationale, nos amis de l'opposition était en train de la réduire. Quels sont les faits? Pendant les quatre années qui ont précédé 1911, sous l'administration libérale, l'augmentation de la dette nationale du Canada n'a pas été d'une somme moindre que $76,000,000. Durant la seule année de 1909 la dette nette du Canada a été augmentée de $46,000,000. Et ce n'est pas tout. Il s'agit de l'année pendant laquelle tant d'échéances sont parvenues à maturité, et j'ai eu peine moi-même à en croire mes yeux lorsque j'ai contemplé les chiffres. Quels ont été les emprunts durant l'année 1908 et durant la première partie de 1909? Mon prédécesseur, l'honorable M. Fielding, du 11 décembre 1907, et je vous prie de remarquer l'année, parce que c'est celle du malaise financier, —au 23 janvier 1909, une période de treize

mois, a emprunté l'étonnante—j'allais dire l'effrayante somme totale de £20,500,000 ou au de là de $100,000,000. De cette somme, £5,000,000 ont été empruntés en juin 1908, £5,000,000 en octobre 1908 et £6,000,000 en janvier 1909,—£16,000,000 en une période de sept mois. Mon prédécesseur, M. Feilding, n'est plus à la Chambre à l'heure actuelle, il est au "Daily Telegraph" de Montréal, si j'en crois la renommée. J'aimerais qu'il fût présent, parce que je vais lire à la Chambre un article de la rédaction du "Daily Telegraph" paru dans un des derniers numéros de ce journal. Dans cet article, celui qui l'a écrit fait allusion aux emprunts de 3 et de 4 millions de livres sterling effectués sur la place de Londres et dont une somme de £2,000,000 était destinée à des échéances. Cet article a été câblé en Angleterre et publié le 20 décembre 1913 dans le "Daily Chronicle" sous la rubrique: "Le Canada se lance dans des emprunts fous". Je regrette d'avoir à dire que, de ce pays-ci à l'Angleterre, il est adressé de nombreuses communications qui ont évidemment pour origine l'esprit de parti. S'il est vrai que le Canada a fait des emprunts sur la place de Londres, il n'en est pas moins vrai que certaines dépêches n'auraient jamais dû être envoyées de ce pays-ci, et, parmi ces dépêches, en voici une:

C'est ici..

Il s'agit de mes emprunts de 3 et de 4 millions de livres sterling.

..que les financiers élèvent des protestations indignées. Ils disent que déjà, à cause des prêts extravagants obtenus à Londres, personne autre, qu'il soit banquier, directeur de chemins de fer ou fabricant, ne peut trouver à placer ses valeurs.

Ceci a été écrit en vertu d'un ordre ou d'instructions données par mon prédécesseur, le ci-devant ministre des Finances, celui-là même qui, en 1908, empruntait, en moins de treize mois, une somme de pas moins de 100 millions de dollars; 16 millions de livres en sept mois, de juillet à janvier 1909.

Sir WILFRID LAURIER: Combien là-dessus pour faire face à des échéances?

M. WHITE: Je ne puis dire qu'une chose à mon très honorable ami, c'est que la dette nationale a été accrue de 46 millions, et, bien qu'en procédant par soustraction, on puisse ne pas obtenir le chiffre exact des échéances, m'est avis que ce serait à peu près cela. Mon prédécesseur savait parfaitement qu'il y avait à faire face à ces échéances; n'empêche que, dans la seule année 1908, il n'ait augmenté d'au moins 46 millions la dette publique. N'était l'accusation que l'on a élevée contre moi et contre la présente administration, je me serais sans doute abstenu de critiquer sa conduite. Mon honorable ami parle d'emprunts, lorsque, dans le fait, le Gouvernement du jour, dans ses deux années de gestion des affaires publiques, a emprunté, outre les sommes requises pour les échéances, les sommes qu'il a mentionnées, sauf qu'il ajoute 53 au lieu de 43 millions. Sur cette dernière somme de 43 millions, il y avait 10 millions à prendre pour les échéances d'octobre et de novembre derniers. Quant au reste, j'expliquerai tout à l'heure la nécessité qu'il y avait pour nous d'effectuer un emprunt.

L'accusation que l'on porte contre le cabinet actuel de prodigalité dans l'administration des affaires comme dans ses emprunts est fondée sur toute autre chose que la vérité. J'ai chargé mon sous-ministre de faire préparer un état de la dette nette du pays le 11 octobre 1911, date à laquelle nous sommes arrivés au pouvoir. Cette dette était de 321 millions, et le même état indique, pour le 31 décembre 1913, une dette nette de 303 millions. C'est-à-dire qu'à cette dernière date la dette du Canada se trouvait être de 18 millions moindre qu'elle n'était le jour de notre entrée en fonctions. J'irai plus loin et je dirai qu'à la fin de l'exercice de 1914, la dette nette du Canada sera moindre qu'elle n'était le 11 octobre 1911.

Jusqu'ici, monsieur l'Orateur, la moitié seulement a été dite. J'ai parlé d'emprunts directs. En 1896, quand nos amis de la gauche sont arrivés au pouvoir, il ne se faisait pas d'emprunts par voie de garantie.

Le Canada, à ce moment, n'avait, que je sache ou que je puisse savoir, nulle obligation qu'il eût garantie. Qu'a fait dans cette voie le gouvernement auquel présidait mon très honorable ami? La garantie a été quelque chose de nouveau, et elle doit son existence à l'ancienne administration, qui, avec le temps, a engagé la responsabilité du pays pour de vastes sommes. L'émission de ces valeurs a naturellement eu un effet sur les marchés d'où le Gouvernement tire ses emprunts. Que mon très honorable ami me permette maintenant de signaler à son attention les garanties données par l'ancien gouvernement. La compagnie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario et celle du Nord-Canadien ont obtenu de l'ancienne administration la garantie d'une somme de plus de 55 millions et le Grand-Tronc-Pacifique a reçu pour sa part des garanties au

montant de 70 millions. Sous l'administration de mon très honorable ami, le Canada se trouve, par conséquent, avoir contracté une dette possible d'au moins 125 millions.

Mon très honorable ami a parlé d'héritages légués au fils prodigue. De quelle nature a été ce legs? Au cours de la session qui a précédé notre arrivée au pouvoir, mon très honorable ami a donné à la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario des garanties sur 35 millions. Les obligations de cette ocmpagnie étaient restées invendues; elles attendaient sur la place de Londres, et des millions de dollars avaient été dépensés par anticipation. Sur les 70 millions de dollars d'obligations garanties pour le Grand-Tronc-Pacifique, il en avait été vendues pour £7,200,000, mais il en restait à vendre pour £6,800,000. A l'égard de la garantie donnée au Grand-Tronc-Pacifique pour £14,000,000, je dirai que rien ne se pouvait faire de plus mal avisé. Dans l'attente de la construction d'un chemin de fer qui allait prendre des années, fixer un intérêt de 3 p. 100 sur ces obligations, ça été une des opérations financières les plus grotesques dont jamais j'aie eu connaissance. Quel a été le résultat? Ces obligations, d'abord offertes à 92, étaient descendues à 80 dès avant que mon très honorable ami (sir W. Laurier) eût perdu le pouvoir.

Mon honorable ami avait dû, à une date antérieure, présenter une loi qui l'engageait à combler la différence entre la valeur actuelle de ces obligations et leur valeur au pair, et l'une de mes premières opérations, en tant que ministre des Finances dans le nouveau gouvernement, a été de payer une somme d'au moins 5 millions, sans recevoir quoi que ce soit de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Pacifique pour l'appoint fourni pour ces obligations. Mais j'ai dû faire face à plus encore. Au cours de l'année 1912, alors que l'argent était presque aussi rare qu'il l'a été l'année dernière, des obligations pour un chiffre de £6,800,000 ont été mises sur le marché. Je me suis vu contraint à offrir ces obligations à un prix inférieur à 70 et à payer l'appoint, qui, avec les 5 millions déjà versés, aurait porté le total à 12 ou 13 millions, en retour desquels le gouvernement du Canada allait ne rien recevoir. Qu'ai-je fait dans les circonstances? J'ai fait ce que le bon sens me commandait; j'ai suivi une ligne de conduite qu'ont approuvée tous les financiers qui, au Canada ou à Londres, savent quelque peu à quoi s'en tenir sur l'opération.

J'ai fait voter la loi pour l'achat des obligations du Grand-Tronc du Pacifique, puis, sous l'empire des dispositions de cette loi, nous avons, au cours des deux dernières années, consacré l'excédent de nos recettes à l'achat de ces obligations, au lieu de le faire servir à des prodigalités. Quelle en a été la conséquence? J'ai pu réparer la perte que nous aurait causée la maladroite opération financière de 1905: j'ai acheté pour plus de 22 millions des obligations que le Canada a garanties en faveur du Grand-Tronc du Pacifique. Sans doute qu'elles sont absolument bonnes; les sommes employées à leur achat n'est pas de l'argent perdu, mais j'ai sauvé l'appoint et j'ai empêché que ces obligations ne fussent jetées sur la place de Londres. Voilà ce que j'ai fait de notre excédent de 1912. On nous dira peut-être: vous aviez en 1912 un excédent de 25 millions, et cela est vrai. Nos recettes ont été de 168 millions et nos dépenses de 143 millions. C'est-à-dire que nous avons eu véritablement, en 1912, un excédent de 25 millions, que nous n'avons pas dépensé. Cet argent, nous l'avons employé à éteindre notre dette à Londres; cet argent est passé dans la construction du Grand-Tronc du Pacifique, car il représentait le produit de ces obligations que nous avions achetées et, à mesure que la construction avançait, cet argent était payé par le receveur général, en vertu des dispositions de la loi autorisant l'émission des obligations et prescrivant l'emploi à faire du produit de leur vente. Quand je songe à ce que nos adversaires ont fait au point de vue de la dépense, quand je songe que, pour la construction entre Moncton et Winnipeg, d'une ligne que mon prédécesseur (M. Fielding) avait estimé devoir coûté 60 millions, pendant que, au dire du très honorable chef de la gauche, elle devait ne coûter que 13 millions—et, pour être juste à son égard, je devrais dire que cette somme représentait l'intérêt au cours des sept années pendant lesquelles le Grand-Tronc du Pacifique utiliserait cette route sans avoir à payer l'intérêt; mais l'honorable député basait cette évaluation de l'intérêt sur le coût annoncé par M. Fielding comme devant être de 60 millions—quand je songe, dis-je, que cette voie du Transcontinental national; entre Moncton et Winnipeg, au lieu de coûter 60 millions, comme le disait le ministre des Finances de l'administration libérale, a coûté plus de 200 millions de bel argent, je m'étonne de l'audace avec laquelle les membres de la gauche viennent aujourd'hui nous parler. Quand je songe, en outre, aux emprunts que j'ai signalés à la Chambre; quand je songe que mes prédécesseurs ont, dans une seule année, emprunté 100 millions, chose que j'au-

rais crue à peine possible; quand je songe à tout cela, comme aussi aux garanties données par l'administration précédente pour un chiffre de plus de 125 millions, je ne puis m'empêcher de croire que Satan réprouvant le péché montrerait moins d'inconséquence encore que ces hommes nous accusant de prodigalités.

J'ai parlé de la succession dont nous avions hérité, et j'espère que, sur ce sujet-là, je n'en entendrai guère davantage. Si en effet j'ai à la décrire—bien que ne désirant pas faire tort au crédit du pays—je dirais que c'est une succession maudite, nous avons dû faire cette année des emprunts extraordinaires, pour lesquels je serais toujours heureux de fournir à la Chambre les renseignements qu'elle désirera.

Si j'avais eu affaire uniquement à un budget de 205 millions et aux dépenses prévues dans ce budget, j'aurais pu, je crois, arriver à la fin de l'exercice avec un excédent.

Mais à la fin de la dernière session, on adopta un programme plus vaste. Mon honorable ami (M. Graham), membre de l'ancien cabinet, inaugura, par ses garanties, la ligne du Nord-Canadien entre Montréal et Port-Arthur et, je le répète, il accorda au Grand-Tronc du Pacifique la garantie de l'Etat jusqu'à concurrence de $70,000,000. Sous l'administration de mon très honorable ami le chef actuel de l'opposition, il fut entendu que le Grand-Tronc du Pacifique recevrait un prêt de $15,000,000, et ce renseignement je le tiens de l'ancien président de la compagnie du Grand-Tronc du Pacifique, feu M. Hays.

Quel a donc été mon programme pour l'année? Il m'a fallu assumer la responsabilité d'une dépense budgétaire de $205,000,000; il m'a fallu veiller à l'application de subventions jusqu'à concurrence de $12,000,000 à $14,000,000; il m'a fallu payer la moitié de l'emprunt du Grand-Tronc du Pacifique; parce que, d'après l'arrangement intervenu, je devais payer cet emprunt, moitié cette année, et moitié l'an prochain, au cours de l'achèvement du réseau. Et en outre, nous avons paré à la perte que nous aurions faite, en empêchant ces obligations d'être jetées sur le marché de Londres; nous avons acheté pour $22,000,000 d'obligations du Grand-Tronc du Pacifique garanties par l'Etat. Naturellement, il m'a fallu faire quelque emprunt. Mon honorable ami (M. A. K. Maclean) dit que j'ai emprunté £3,000,000 en septembre, et c'est exact. Il y avait £2,000,000 d'obligations qu'il fallait payer à l'échéance en octobre et novembre. En décembre je fis une émission de £4,000,000 et des billets fédéraux jusqu'à concurrence de cette somme demeurent impayés et il faudra y pourvoir en temps utile. La totalité des emprunts de l'année a été, non pas de $53,000,000, mais bien de $43,000,000, et l'honorable député se convaincra de l'exactitude de ce chiffre, s'il veut bien refaire son calcul. Au demeurant, ce n'est pas le moment de discuter la question à fond, et si j'y ai touché, c'est que j'y ai été provoqué par les observations du député d'Halifax.

J'en viens à l'amendement proposé par le chef de l'opposition.

> Nous regretttons d'avoir à faire observer à Votre Altesse Royale que dans le gracieux discours qu'elle a prononcée à l'ouverture des Chambres, bien qu'on avoue que les affaires sont dans le marasme, vos conseillers ne semblent nullement disposés à prendre les mesures voulues pour remédier à la situation.

Le chef de l'opposition adresse quelquefois la parole à d'autres auditoires que ceux d'Ottawa; son talent oratoire s'affirme toujours, mais quelquefois la discrétion lui fait peut-être défaut. Dans la circonstance en question, je n'affirme pas qu'il ait manqué de discrétion; seulement je tiens à citer partie du discours qu'il a prononcé à Montréal sur la question dont il parle dans l'amendement. Voici ses propres paroles:

> Une nouvelle situation a surgi. Pour la première fois depuis 1896, les ouvriers cherchent du travail, sans pouvoir en trouver. Pour la première fois depuis 1896, le chômage existe au pays. Hier même, le maire de Winnipeg affirmait, au dire des journaux, qu'il y avait trois mille chômeurs à Winnipeg. Il ajoute qu'il y a trois ans, il aurait rendu grâces au Ciel de ce qu'il ne se trouvait pas un seul chômeur dans cette ville. Aujourd'hui, comme on le sait, à Montréal, à Toronto, dans toutes les grandes villes du Canada, les ouvriers cherchent de l'ouvrage sans en pouvoir trouver. Les plus puissantes industries, établies de vieille date au pays et d'une force bien connue, congédient nombre d'employés ou diminuent leurs heures de travail. D'autres industries tout aussi bien assises diminuent le nombre de leurs employés et des heures de travail.

Le chef de l'opposition se fait illusion. Une de ses illusions, cela soit dit en toute déférence, consiste à croire que les quinze années de son règne ont été comme l'âge d'or du pays, le Canada ayant alors joui d'une prospérité ininterrompue, de ressources budgétaires toujours élastiques, sans qu'il y eut un instant de chômage. Disons-le, mon très honorable ami est doué d'une merveilleuse mémoire; j'ai déjà signalé le fait. C'est pour ainsi dire une mémoire réversible ou à tiroir: il peut, à son gré l'ouvrir et elle répond merveilleusement à son

appel. D'autre part, quand il le veut, elle se referme et devient muette, aphone et comme frappée d'amnésie. Cette amnésie est partielle ou totale; mais ce qu'il y a de singulier ici, c'est qu'il peut toujours évoquer ses souvenirs à son gré. Il a présenté cet amendement, comme si, au cours de sa vie politique, il n'avait jamais existé de crise financière. Il a complètement oublié la crise monétaire de 1907 et le marasme des affaires de 1908. Il existe actuellement, dit-il, une paralysie commerciale, un ralentissement des affaires; auquel le Gouvernement ne cherche pas à remédier. Je tiens à consigner au compte rendu des Débats quelques extraits du discours budgétaire prononcé par son ministre des Finances en 1908, M. Fielding, immédiatement après la crise financière de 1907, fort similaire à celle-ci, sauf qu'elle ne fut ni si prolongée ni si sévère.

Quant à l'exercice 1908-1909 qui s'ouvrira prochainement, je puis affirmer que le sentiment dominant parmi nos hommes d'affaires est une confiance pleine d'espérance tempérée par la prudence et la circonspection. Nous sortons d'une période de crise financière qui s'est répercutée dans le monde entier. Les systèmes financiers et les institutions financières du monde entier ont été mis à une sérieuse épreuve. Nous devons être heureux de constater que nos institutions canadiennes sont sorties victorieuses de l'épreuve.

Après avoir dit quelques mots au sujet des banques, il ajoute:

Les affaires sont dans le marasme, mais, d'après mes prévisions, cette crise ne saurait se prolonger. La situation devra s'améliorer au début de l'été.

Dans la harangue qu'il a prononcée à Montréal, il a affirmé que, pour la première fois depuis 1896, les ouvriers cherchaient de l'ouvrage sans pouvoir en trouver. Je ne saurais croire qu'il ait voulu délibérément faire un exposé de faits inexacts. Au risque de fatiguer l'attention de la Chambre, je désire rafraîchir la mémoire du chef de l'opposition en lui citant quelques extraits. J'ai voulu lui citer des documents officiels, dont il ne saurait révoquer en doute l'authenticité. Il eût été inutile de chercher des preuves dans la "Canadian Annual Review", parce qu'il pourrait révoquer en doute l'exactitude des affirmations de cette publication; mais il existe une publication, je le sais, que le chef de l'opposition ne saurait récuser. La voici, c'est la "Gazette du Travail" de 1908, et elle porte la suscription des honorables MM. Lemieux, ministre et de W. L. Mackenzie King, sous-ministre. Je savais, monsieur l'Orateur, que tout ce que je trouverais dans cette publication serait frappé au coin de la vérité. Je vais donc citer quelques extraits de cette "Gazette du Travail", autorité parfaitement acceptable au chef de l'opposition. Il est question de la situation de l'industrie et du travail en décembre 1907, et je vais citer les divers correspondants. Voici le rapport de Philips Thompson:

Avec l'arrivée de la saison d'hiver et la cessation de la plupart des travaux en plein air, la situation est plus sombre que celle des mois derniers.

Nombre d'ouvriers de métiers et de manœuvres sont réduits au chômage. Le prolongement de la crise financière a abouti au ralentissement presque général des affaires et comment donner de l'ouvrage à tous ces sans-travail, voilà le grave problème qui se dresse.

London, Ontario. Une crise accentuée dans le marché de la main-d'œuvre s'est produite ici, au cours du mois, surtout dans l'industrie du bâtiment, qui est presque complètement arrêtée. Nombre d'étrangers sont partis pour retourner dans leurs foyers. Comme preuve du nombre des sans-travail, notre école militaire qui, depuis cinq ans, ne comptait que 75 hommes, a vu ce chiffre s'élever à 288 et il en arrive tous les jours.

Vancouver—Jamais encore, par le passé, notre ville n'avait vu autant de chômeurs que le mois dernier, leur nombre s'élevant à 5,000. L'industrie du bâtiment est presque paralysée.

Dans le numéro de janvier 1909, je cueille ce que voici:

En Colombie-Anglaise, au début de l'année, la plupart des scieries mécaniques, tant du littoral que des montagnes, étaient fermées, sans avoir pu écouler les bois dans leurs chantiers. Cette situation s'est prolongée durant toute la saison, le chiffre de la production et des ventes étant bien inférieur à celui de 1907.

Sous la rubrique, commerce et revenu du Canada, voici ce que je lis:

La crise commerciale qui s'est faite sentir dans le monde entier durant la dernière moitié de 1907 et qui s'est prolongée en 1908 s'est reflétée dans les relevés du commerce et du revenu du Canada, pour l'an dernier, qui accusent une forte diminution au regard de 1907. Le commerce extérieur a décliné d'environ $70,000,000, cette diminution se rattachant surtout aux importations qui avaient accusé les plus forts bénéfices, depuis deux ans.

C'est l'histoire qui se répète, et pour la même cause: une crise financière aiguë qui a éclaté dans le monde entier. Continuons:

Niagara-Falls.—Il y a du chômage dans presque toutes les classes de main-d'œuvre.

London.—Aujourd'hui il y a plus de chômeurs, hommes et femmes, que depuis plusieurs années et il existe à peine une usine ou une fabrique qui n'ait réduit son personnel.

Brantford.—L'opinion générale est qu'il existe plus de chômage qu'il n'en existe d'ordinaire

à pareille époque ; à cause de cela les chômeurs, vu la mauvaise saison, se trouvent en pire posture que l'an dernier.

Montréal.—L'an dernier, Montréal a été fort éprouvée, la pauvreté s'y accusant davantage que les années passées. Cet automne, les sans-travail ont été fort nombreux, vu que plusieurs fabriques avaient été obligées de réduire leur personnel à cause du manque de commandes ; mais, depuis trois mois, il y a eu reprise des opérations industrielles, et aujourd'hui il y a fort peu de travailleurs qui battent le pavé, le nombre des sans-travail ne dépassant guère le chiffre ordinaire.

La "Gazette du Travail" donne ensuite la statistique des faillites au Canada, qui en 1907 atteignirent un chiffre inouï jusque-là et en 1908 s'élevèrent jusqu'à $11,000,000. Ce fut durant cette période de déclin que mon prédécesseur, le ministre des Finances, emprunta sur le marché de Londres la somme colossale de £20,000,000. La "Gazette" ajoute :

Ce sont surtout les recettes douanières qui accusent la plus forte diminution.

Elle donne ensuite un aperçu général de la situation au Canada. Elle ajoute qu'à Kingston, d'aveu général, il existe plus de chômage qu'à aucune époque correspondante, au cours des années précédentes.

C'est un fait déplorable qu'à certaines époques—comme celle que nous passons en revue et dans le temps présent—bien que ce ne soit la faute de personne ni du Gouvernement, il y ait des gens sans emploi dans le pays et dans le monde entier. Ce que je veux démontrer, c'est qu'il n'y a rien d'extraordinaire ou de particulier dans la situation actuelle. C'est l'histoire qui se répète et l'avenir verra qu'ele se répétera encore, quand la cause sera la même. Nous constatons un relentissement industriel aux Etats-Unis et en Angleterre comme l'a montré mon très honorable ami le premier ministre. On nous apprend qu'aux Etats-Unis des usines sont fermées ou ne fonctionnent qu'une partie du temps et les dépêches des journaux nous disent qu'un million d'ouvriers dans les industries du fer et de l'acier sont sans travail et que cent mille hommes à Chicago seulement cherchent de l'emploi. Je parle de cela comme l'a fait hier mon très honorable ami, non pas pour attirer spécialement l'attention sur cette condition qui existe aux Etats-Unis, mais simplement pour montrer que la situation dont on se plaint et à laquelle il est fait allusion dans cet amendement à l'adresse en réponse au discours du trône est une condition universelle, qui se rencontre partout et qui est due, comme je l'ai montré, à la même cause, je veux dire le recensement financier qui a diminué et limité le crédit et les engagements des commerçants et des industriels dans le monde entier.

[W. T. White.]

Mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) a parlé hier soir de la situation en Angleterre et je voudrais lire et faire insérer dans les Débats, pour son information personnelle, un extrait d'un discours du chancelier de l'échiquier, pour lequel il a, j'en suis sûr, une grande admiration. Le très honorable M. Lloyd George, parlant dans sa circonscription le 23 décembre 1913, s'est exprimé ainsi :

Le commerce du pays s'est développé davantage dans les dernières années, qu'il l'avait fait auparavant.

Absolument ce qui est arrivé ici.

Il laisse percer maintenant des signes de besoin de repos pendant quelque temps, après un grand effort d'activité et d'entrain. Mais aussitôt qu'il sera rétabli, personne ne doute qu'il sera plus puissant que jamais.

Quelle est la situation du Canada aujourd'hui au point de vue industriel? Nous avons passé par une période très difficile. Il y a eu un recensement financier qui n'a pas eu, je crois, son pareil et qui a été sans précédent dans les souvenirs de tous les membres de cette Chambre, en raison de sa longueur et de sa gravité, parce qu'il a duré environ deux ans et qu'il est vraiment très rare qu'une période de difficultés financières s'étende sur une aussi grande durée.

Les banques avaient prévu, il y a un an et demi, ce qui allait se produire et elles ont pris les mesures qu'elles étaient obligées de prendre ; elles ont averti leurs clients de limiter leurs engagements, et bien qu'elles aient pu leur accorder le même crédit ou dans quelques cas le diminuer un peu, elles n'ont pas fourni de fonds pour le développement de leurs entreprises. C'était bien la meilleure marche à suivre pour les banques. Toute autre conduite aurait amené une catastrophe. L'effet produit par la diminution du crédit et par le frein apporté aux spéculations immobilières dans tout le Canada, se fait sentir maintenant. Il s'en suit une diminution dans les affaires. J'ai dit, l'an dernier, dans mon discours sur le budget, que l'on ne pouvait pas s'attendre, en présence des difficultés financières, à ce que les affaires se développent, parce qu'habituellement, après un renversement financier, le commerce subit un temps d'arrêt. Nous sommes actuellement dans une période de marasme commercial. Je

crois, comme le discours du trône le déclare, que l'arrêt n'est que temporaire et je répéterai presque les paroles de mon prédécesseur, l'honorable M. Fielding, disant que si le printemps s'annonce bien et que les perspectives de la récolte sont belles, étant donné, je suis heureux de le dire, que les conditions financières s'améliorent dans tous les grands marchés internationaux, le Canada ira encore de l'avant comme il l'a fait dans le passé après des périodes semblables de difficultés financières, d'arrêt et de marasme commercial.

Mon très honorable ami a dit qu'à Montréal j'avais déclaré que la crise avait été atteinte et qu'elle était passée. Il a cité exactement mes paroles, mais je faisais allusion à la crise financière. Je crois que c'était en décembre et c'est un fait que précisément à cette époque la crise financière est arrivée et a passé. Comme preuve à l'appui, je peux dire que sur le marché de Londres et sur les autres marchés du monde, l'argent est plus facile, le taux des banques a baissé et il est probable qu'il diminuera encore. Cela veut dire qu'il y a plus de capitaux disponibles pour les entreprises dans le monde et cela améliore presque aussitôt la situation, parce qu'à l'exception de l'Angleterre et de la France presque toutes les nations de l'univers empruntent et dépendent pour leurs besoins de capitaux de ces deux grands pays, l'Angleterre et la France.

Je m'attends à ce que nos revenus diminuent. Nos recettes de douane ont fait preuve de cette tendance comme l'a dit l'honorable député d'Halifax (M. Maclean), mais, je l'ai déjà dit, les revenus de 1908 ont diminué d'environ $10,000,000 après les difficultés financières de 1907. Avec les bonnes récoltes de 1908, les affaires commencèrent immédiatement à s'améliorer et le Canada marcha encore de l'avant en 1909, 1910, 1911 et 1912, dans sa carrière de prospérité. L'histoire se répétera encore sur ce point. Tout ce qu'il faut, c'est de la confiance et, comme je l'ai dit, les perspectives sont en faveur d'une bonne récolte au Canada. La situation financière s'améliore sans aucun doute.

M. MACDONALD: Si vous n'avez pas la perspective d'une bonne récolte que ferez-vous?

M. WHITE: Mais je pense qu'au Canada nous aurons la perspective d'une bonne récolte. Je suis peiné de voir qu'un homme aussi populaire que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), surtout quand il a revêtu un uniforme militaire, soit devenu un pessimiste à propos du Canada. Il est devenu un baissier quand il s'agit du Canada. Nous avons chassé les baissiers il y a longtemps de l'Ontario et je ne crois pas qu'il en reste beaucoup en Nouvelle-Ecosse, aussi je ne puis pas croire qu'au plus profond de son cœur l'honorable député soit un baissier. Par conséquent, je ne vois pas comment il peut être pessimiste. L'optimisme est seul permis au Canada par le temps qui court. Quand j'écoutais l'autre jour mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et quand j'entendais aujourd'hui l'honorable député d'Halifax (M. Maclean), je ne pouvais m'empêcher de penser—c'est probablement un malheur d'avoir une assez bonne mémoire—à des vers—même des vers blancs—qui se trouve dans le Roi Richard II. Mon très honorable ami décrivait les conditions qui existent au Canada. Il disait qu'il y avait cent mille hommes sans travail. Je pense qu'il a beaucoup exagéré et pourtant c'était le chiffre de mon très honorable ami. Je ne dis pas qu'il a méchamment ou délibérément fait une erreur, mais je crois que l'évaluation de mon très honorable ami était trop forte.

M. MACDONALD: Combien y en a-t-il?

M. WHITE: Je n'ai pas de renseignement sous les yeux pour me permettre de faire une évaluation, par conséquent je refuse de citer un chiffre. J'aime m'entourer de renseignements, j'aime à avoir les faits devant moi, avant de me lancer dans une évaluation, surtout quand elle pourrait faire du tort au pays. Quand j'écoutais mon très honorable ami parler des sans-travail et quand je l'ai entendu proposer cette résolution relativement à la diminution du commerce et quand j'ai écouté aujourd'hui mon très honorable ami d'Halifax (M. Maclean) faire une description bien triste des conditions au Canada, j'ai songé à ces lignes de Richard II;

> Of comfort no man speak;
> Let's talk of graves, of worms, of epitaphs;
> Make dust our paper, and with rainy eyes
> Write sorrow on the bosom of the earth.

Cela paraît être aujourd'hui l'attitude des honorables députés de l'opposition. En contraste immédiat avec ces idées, permettez-moi de lire un extrait d'un discours du président d'une banque, pris au hasard dans les comptes rendus faits aux actionnaires des banques autorisées au Canada.

C'est un extrait du discours de M. Pease, qui est un financier très averti, un des banquiers remarquables du Canada et un homme très bien renseigné, qui n'aurait aucun motif de dénaturer la situation. Je désire le faire insérer aux Débats.

Sir WILFRID LAURIER: Quel en est la date?

M. WHITE: Le discours a été prononcé au cours des deux dernières semaines, à une assemblée des actionnaires de la Royal Bank of Canada:

Au sujet de la situation générale au Canada, l'influence dominante au debut de l'année dernière a été la crise du marché monétaire en Europe, à la suite de la guerre des Balkans et de la crainte d'un conflit général. Bien que les banques fussent renseignées sur la nécessité d'être extrêmement prudentes et de faire des économies au Canada, il a été impossible de déterminer un arrêt immédiat. L'élan commercial à la suite de plusieurs années de prospérité exigeait que l'on surveille les engagements. Durant les premiers huit mois, il n'y a pas eu de diminution des affaires commerciales ou d'arrêt dans les entreprises de chemin de fer ou de construction en général, pour lequel les capitaux étrangers continuaient à être fourni en abondance. Durant cette période, les prêts au commerce par les banques autorisées ont augmenté de $30,000,000, tandis que les dépôts diminuaient de $20,000,000. Mais, heureusement, notre excellente récolte rapidement expédiée au marché, a liquidé la dette et a amené un renversement dans la situation financière. Le 30 novembre dernier, les prêts au commerce, en comparaison du mois d'août dernier, avaient diminué de $24,000,000, tandis que dans le même espace de temps, les dépôts avaient augmenté de $38,000,000. Nous ne pouvons pas offrir une meilleure preuve de la vitalité et de la richesse du pays.

Je ne peux pas m'empêcher d'établir un contraste entre ces paroles et les lamentations de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), et de mon honorable ami (M. Maclean) (Halifax), qui a parlé cet après-midi.

Je suis vraiment peiné que mon très honorable ami soit devenu un pessimiste à propos du Canada. Le premier ministre a lu, hier soir, au cours de son discours, les messages envoyés par les premiers ministres de toutes les provinces du Canada, et je pensais combien il était malheureux que dans tout ce chœur la voix la plus éloquente de toutes aurait pu être celle de mon très honorable ami et qu'il s'en servait maintenant pour produire la discorde et le désaccord en proclamant que les conditions au Canada sont précaires et en adoptant une ligne de conduite qui ne pourra pas manquer d'avoir un mauvais effet sur le crédit et la bonne renommée du Canada.

Mon très honorable ami sait comme moi que le patriotisme exige certains sacrifices et qu'à moins de très graves raisons il ne faut pas assombrir davantage la situation ni prendre une attitude qui pourrait avoir pour effet de diminuer le crédit du pays.

J'arrive maintenant à la nouvelle politique fiscale formulée par le chef de l'opposition. J'ai été abasourdi en entendant hier soir l'honorable premier ministre énumérer les nombreuses politiques fiscales successivement adoptées par le chef de l'opposition.

Sir WILFRID LAURIER: Je l'ai été aussi.

M. WHITE: En 1893—j'espère que ma mémoire me sert fidèlement—mon honorable ami s'est déclaré en faveur, pour l'avenir du moins, du libre-échange tel qu'il existe en Angletere. Mon honorable ami a été libre-échangiste. Il a été aussi partisan de la réciprocité, restreinte et absolue. Il s'est également déclaré, je crois, en faveur de l'union commerciale.

Sir WILFRID LAURIER: Le croyez-vous réellement?

M. WHITE: Si mon honorable ami nie, je suis prêt à me retracter immédiatement. Plus tard, il a eu l'honneur—chose que le premier ministre a oublié de mentionner—de se voir décerner la médaille Cobden.

Sir WILFRID LAURIER: Cette médaille va de pair avec le libre-échange.

M. WHITE: Précisément, tel qu'il existe en Angleterre. En 1897, mon honorable ami fut appelé aux affaires et se rallia à la politique Nationale. J'avoue professer une certaine admiration pour un homme d'Etat capable de revêtir une pareille variété de costumes et fournir une aussi longue carrière politique.

M. MACDONALD: Ne l'avez-vous pas constamment suivi jusqu'à ces deux dernières années?

M. WHITE: Je n'avais pas pris garde à ces choses. Mon honorable ami est doué d'une forte personnalité et c'est surtout par ce côté que s'affirme sa nature. Très peu d'hommes publics pourraient s'inféoder à un aussi grand nombre de politiques différentes sans être considérés comme des caméléons. Sur cette question de tarif, mon honorable ami a été partisan de toutes les politiques, tour à tour, sans rester fidèle à aucune bien longtemps. A vrai dire, il a surtout été protectionniste, car, pendant ses quinze années de pouvoir, il s'en est tenu à la politique Nationale. Aujourd'hui il se lance dans une nouvelle politique, mais fidèle à sa tactique

ancienne, il se garde bien de la définir. A Hamilton, il a pris une attitude qui ne laissait aucune équivoque. J'ai eu la précaution de conserver un extrait du "Globe" de Toronto, et nous connaissons tous la scrupuleuse véracité de ce journal. Les paroles de mon honorable ami sont rapportées à la première page du grand journal et voici en quels termes il s'est exprimé:

La politique que je formule en ce moment...

Remarquez bien le qualificatif—en ce moment—

...la politique que tout patriote canadien doit appuyer et que le Gouvernement a le devoir d'adopter immédiatement est une politique qui ferait disparaître complètement les impôts douaniers sur les denrées alimentaires.

Telle est la nouvelle politique fiscale de mon honorable ami, et je m'étonne qu'il ne l'ait pas formulée plus expressément dans son discours d'hier. On pourrait croire que la proclamation de cette politique à Hamilton a jeté la consternation dans les rangs de ses partisans, car, ainsi que je le démontrerai dans un instant, l'admission en franchise des denrées alimentaires comporte une infinité de choses. En premier lieu, l'admission en franchise des denrées veut dire que le beurre, les œufs, les bestiaux, tous les produits de la ferme seront admis librement et il est fort possible que, sur ce point, mon honorable ami entende des récriminations de ceux de ses partisans qui pratiquent la culture variée. L'admission en franchise des denrées porterait atteinte, d'après la statistique officielle, à 6,985 fabriques dans lesquelles $133,000,000 sont engagés qui donnent de l'emploi à 52,000 ouvriers, qui distribuent annuellement $14,000,000 en salaires, qui utilisent pour $175,000,000 de matières premières et dont la production annuelle s'élève à $245,000,000.

Je doute qu'en demandant l'admission en franchise des denrées mon honorable ami se soit rendu compte que cette politique porterait préjudice à une classe aussi nombreuse de notre population, à un nombre aussi considérable de cultivateurs et d'industriels. Examinons en quoi consiste la fabrication canadienne des denrées. Il y a d'abord la boulangerie, la pâtisserie et la confiserie. Il y a aussi la fromagerie, une des plus importantes industries canadiennes. Durant le dernier exercice, le Canada a produit pour $37,232,969 de fromage. Il y avait en exploitation 3,625 fromageries, employant 6,147 ouvriers. Cependant, mon honorable ami propose d'abolir les droits sur le fromage. Je ne doute pas que les représentants des comtés ruraux dans lesquels cette industrie est exercée auront leur mot à dire sur la question. Je passe sous silence certaines industries dans lesquelles les capitaux engagés ne représentent pas des sommes très importantes, mais il y a aussi l'industrie de la préparation du poisson dont la production annuelle atteint $12,309,237; la production des minoteries se chiffre par $82,494,826; les fruits et les légumes en conserve représentent annuellement $5,971,082; les abattoirs et les maisons de salaison ont une production annuelle de $41,000,000 et les raffineries de sucre représentent $21,260,011. Ces diverses industries donnent de l'emploi à des milliers et des dizaines de milliers d'ouvriers et, cependant, mon honorable ami disait à Hamilton "la nouvelle politique que je formule en ce moment".

Il est heureux qu'il ait ajouté "en ce moment" car, si par hasard, il revenait au pouvoir et s'il était tenté de donner effet à cette politique, je serais effrayé des conséquences qu'elle pourrait avoir pour le pays. Réjouissons-nous qu'il ait dit que cette politique n'était formulée que pour le moment; cette restriction lui permettra toujours de se dérober.

J'arrive maintenant à cette question de la cherté de la vie. L'honorable premier ministre a traité cette question d'une manière générale et je ne reviendrai pas sur ce qu'il a dit. Je dois dire cependant que je me rends parfaitement compte de l'importance de la question et de ce que comporte l'élévation du coût de la vie pour les familles. Autant que qui que ce soit, je compatis au sort de ceux qui ont à pourvoir aux besoins de leurs familles et qui ont à lutter contre les difficultés causées par la cherté croissante du coût de l'existence. Mais de tout cela, il ne faut pas nécessairement conclure que le tarif est responsable de cette situation. J'ai étudié attentivement la question, j'ai recherché les causes de la situation actuelle qui ont déterminé cette élévation constante du prix de la vie. La cherté du prix de la vie se fait actuellement sentir dans le monde entier. Elle ne se manifeste pas uniquement dans les pays protectionnistes ou dans les pays de libre-échange. Elle se fait sentir partout et cela depuis quinze ou vingt ans. Ce phénomène universel a fait l'objet de nombreux rapports; il a été étudié par maintes commissions; par des commissions composées de législa-

teurs, de fonctionnaires, de consuls et autres. J'ai consulté un nombre considérable d'études sur cette question et je m'appuie sur d'excellentes autorités pour affirmer que le phénomène n'est pas particulier à un pays. En Belgique, par exemple, entre 1900 et 1912, le prix de la vie est augmenté de 32 pour 100; en France, de 28 pour 100; en Allemagne, de 28 pour 100; au Japon, de 28 pour 100; et aux Etats-Unis, de 43 pour 100. Je parlerai dans un instant de l'élévation qui s'est produite au Canada. Le rapport que je cite en ce moment donne des détails sur les différentes causes assignées par les théoriciens et les hommes du métier à la situation actuelle. Je mentionnerai aussi le rapport de la commission du Massachusetts instituée en 1910. Bien que je ne veuille en aucune manière influencer les délibérations de la commission canadienne qui étudie en ce moment cette question, je considère que le rapport de la commission du Massachussetts nous donne, en abrégé, les deux ou trois principales causes qui ont amené l'élévation du coût de la vie. Le rapport mentionne en premier lieu:

Augmentation dans la production de l'or.

Pour ma part, je n'accorde pas à ce facteur l'importance que certains économistes semblent y attacher. La production de l'or est allée en augmentant, mais le commerce mondial a aussi pris une plus grande extension et une quantité considérable du précieux métal est accaparée par les arts et est thésaurisée dans les Indes ainsi que dans certains autres pays. Le rapport de la commission dit encore:

Les principaux facteurs qui restreignent les approvisionnements et élèvent le prix des denrées sont la désertion de la terre par la population, l'épuisement des ressources naturelles et les méthodes extravagantes de production et de distribution, surtout cette dernière.

La principale influence du côté de la demande consiste dans la concentration sans cesse grandissante de la population dans les villes, l'accroissement proportionnel du nombre des consommateurs qui ne produisent pas de denrées alimentaires, le relèvement général du niveau de l'existence, le défaut national de la prodigalité qui étend et diversifie les exigences du comfort et du luxe.

Le rapport dit encore:

Quand au tarif, aux trusts et aux unions, la commission conclut à ce qu'aucun de ces facteurs ne peut être considéré comme la cause directe et active de l'élévation dans les prix.

Voici quelle était, sous ce rapport, la situation au Canada. Le fait le plus saillant du recensement de 1911, c'est que pendant que la population rurale n'a augmentée

[W. T. White.]

que de 17 pour 100, l'augmentation dans la population urbaine a été de 62 pour 100. Dans Ontario et dans les Provinces maritimes, il y a même eu une diminution absolue dans la population rurale. Comme l'a fait remarquer hier soir l'honorable premier ministre, la consommation par tête a aussi augmenté. Je ne crois pas qu'il soit exagéré de dire que la production n'a pas marché de pair avec la consommation; autrement dit, la consommation a augmenté plus rapidement que la production. La population canadienne a adopté un mode de vie plus relevé et il y a eu aussi plus de prodigalité.

L'autre jour, l'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt) a prononcé un discours à Atwood, qui est, je crois, une localité située dans le comté qu'il représente. Les journaux ont rapporté à tort, je n'en doute pas, que parlant de la commission d'enquête nommée par le gouvernement canadien, il aurait déclaré que l'institution de cette commission était une " comédie montée ". Je répète que pour ma part je ne crois pas que l'honorable député se soit servi d'une pareille expresion.

Je crois que le correspondant de ce journal voulait surtout créer de la sensation malsaine. Ce que l'honorable député a probablement dit, c'était qu'à son sens la commission serait inutile, vu qu'à tout hasard elle pourrait difficilement résoudre cette question fort délicate. Mais il a réellement prétendu—et j'attache beaucoup d'importance et de poids à ses déclarations, parce qu'il possède un esprit sain, puissant, et pratique—que la difficulté venait d'un manque de production suffisante au Canada.

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

Reprise de la séance.

L'hon. W. T. WHITE: Lors de la suspension de la séance, à six heures, je faisais allusion au discours prononcé par l'honorable représentant d'Oxford-nord (M. Nesbitt) à Atwood, et dans lequel il aurait dit, ainsi qu'il est rapporté, que la principale cause du prix élevé de la vie était, à son sens, la production outrée, et je suis loin de ne pas partager complètement cet avis.

Cette question m'a considérablement intéressé et, au cours de certaines enquêtes que j'ai récemment faites, j'ai étudié le problème de l'élevage du bétail, au Canada, en Australie et en Nouvelle-Zélande. J'ai constaté qu'au Canada le nombre

de bœufs, de vaches et de veaux par tête d'habitant représentait une fraction de 1, et qu'on pouvait en dire autant dans le cas des moutons et des porcs. Autrement dit, le nombre de bestiaux vivants, au Canada, qu'il s'agisse du bœuf, du mouton ou du porc, ne représente pour notre pays qu'une fraction infime, si on le compare avec le chiffre de notre population. Me tournant du côté de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, j'ai trouvé que, dans le cas du bétail sur pied, la proportion était de deux unités par tête de la population, dans le cas du bœuf, et de plus de 20 pour 100, dans celui du mouton. Il est donc évident qu'au Canada tout comme aux Etats-Unis —et je me suis assuré que nos voisins se trouvent dans la situation où nous sommes nous-mêmes, sous ce rapport—nous n'élevons pas une quantité suffisante d'animaux, bœufs, porcs ou moutons.

M. NESBITT: Où mon honorable ami s'est-il procuré ces statistiques concernant le Canada?

M. WHITE: Il m'est impossible de répondre immédiatement à mon honorable ami, mais je lui fournirai plus tard ce renseignement.

Arrivant à la question de l'augmentation du prix de la vie qu'a discutée mon honorable ami le chef de la gauche, en cette enceinte et dans ses discours de Hamilton et de Montréal, je tiens à signaler ce que mon très honorable ami a dit, à Montréal. Le "Daily Telegraphe" qui, je suppose, est censé donner un compte rendu exact du discours de mon très honorable ami, prête à ce dernier les paroles suivantes:

Au cours des quinze années de notre administration, on n'a jamais entendu de plainte au sujet du prix de la vie.

Si je saisis cette occasion pour lire un certain nombre d'extraits que j'ai ici, c'est uniquement dans le but de rafraîchir la mémoire de mon très honorable ami à propos de cette question, ainsi que j'ai fait, cet après-midi, au sujet de la suspension du travail et du fléchissement du commerce qui ont suivi la famine du numéraire. Je cite de la "Gazette du Travail", édition du mois de janvier 1909, publié durant le ministère de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et sous la direction immédiate de l'honorable M. Rodolphe Lemieux, alors qu'il remplissait les fonctions de ministre du Travail, puis sous celle de l'honorable M. Mackenzie King. Je suis donc en droit de supposer que cela est authentique. Voici:

L'augmentation des prix du commerce de détail qui a été aussi prononcée au cours des dernières cinq années, s'est continuée durant 1907. Le lait, le beurre, les œufs, les pommes de terre, le poisson et les légumes en conserves, les céréales et les autres articles de consommation commune ont atteint un prix que les ménagères n'ont jamais été forcées de payer jusqu'ici. Une enquête spéciale et minutieuse faite par l'association du service civil, à Ottawa, Ontario, sur les fluctuations des prix locaux, au cours des dix dernières années écoulées, a établi que les dépenses effectuées pour se procurer les marchandises nécessaires à la vie par une famille de cinq membres qui vit à même un revenu de $750 par année, ont augmenté de 34 p. 100, au cours de ces dix années. L'enquête s'est faite en juin, avant que se produisit cette augmentation prononcée dans les prix du combustible, des denrées alimentaires et des produits de l'industrie laitière, augmentation qui s'est maintenue jusqu'à la fin de l'année.

Voilà quant au résumé fait par la "Gazette du Travail" pour l'année 1907.

Voyons maintenant le numéro de janvier 1909 de la même publication. Je me contenterai d'en lire un seul extrait:

En résumé, l'augmentation rapide du coût général de la vie qui avait été si prononcée depuis le commencement du siècle a subi un échec, et la situation générale a été marquée de conditions commerciales stationnaires ou plus faciles.

C'est précisément ce à quoi je devais m'attendre. Après une période de marasme commercial comme celle que nous traversons maintenant et comme celle que nous avons eue, en 1908; après la disette d'argent que nous avons eue en 1913 et qui ressemble à celle dont nous avons éprouvé les effets, en 1907. Je serais en droit d'espérer une diminution, ne serait-elle que légère, dans le prix de la vie. Loin de moi l'idée de poser au prophète, mais je me hasarderais à prédire que la tendance à la hausse des prix subira un déclin, avant la fin de cette année. Je puis me tromper du tout au tout, mais je risque cette prédiction.

Qu'on me permette maintenant de faire allusion aux faits dont a parlé mon très honorable ami le premier ministre, hier soir, c'est-à-dire la tendance qu'ont eue les prix à augmenter, durant tout le cours de l'administration du très honorable chef de la gauche. Je citerai les rapports du ministère du Travail. La Chambre comprend que les prix sont mesurés d'après des numéros d'index basés sur la moyenne des prix de 230 à 272 articles de consommation, au cours du laps de temps écoulé de 1890 à 1899. C'est-à-dire qu'on prend une période de dix ans comme 100 et que le numéro

de l'index des années suivantes se rattache à ce numéro, de sorte que si le prix moyen s'est trouvé de 10 ou 15 p. 100, le numéro de l'index pour l'année en question sera de 110 ou 115. En 1890, le numéro de l'index était 110; il diminua graduellement jusqu'en 1896, alors qu'il atteint 92. Autrement dit, l'année où le prix de la vie fut le moins élevé, au Canada, fut celle de 1896. Depuis lors—et je ne dis pas qu'on doit reprocher à mon très honorable ami le fait—le prix de la vie a augmenté constamment. En 1900, d'après le numéro de l'index, ce prix a été porté de 92 à 108 et, en 1907, il atteint 126 pour revenir ensuite à 121. Il atteignit 127, en 1911, 134 en 1912 et 135 en 1913. Je puis dire à propos du chiffre 151 indiqué à l'index et qui figure au rapport du Board of Trade de la Grande-Bretagne, qu'il est parfaitement évident que l'on n'a pas fait cette comparaison précisément sur les mêmes données quant aux autres pays mentionnés.

En ce qui concerne le Canada, les prix sont ceux du gros; dans le cas des autres pays, les prix sont ceux du détail et la comparaison d'une année particulière, celle de 1913, disons, d'une période de dix années de 1890 à 1899, constituerait une injustice à l'endroit de notre pays.

Ces chiffres font voir une augmentation générale quant à ces 200 ou 300 articles de consommation journalière, mais en tant qu'il s'agit du prix de la vie, l'augmentation ne s'est produite que dans le cas du bétail et de ses dérivés. Les chiffres sont très probants dans le cas de l'augmentation des prix de ces produits de 1906 à 1912. Ainsi, par exemple, quant au bétail et aux viandes, si on les prenait par groupes, on pourrait constater que, bien que le chiffre indiqué à l'index, en 1896, fut celui de 82, en 1900, il avait atteint 103 et qu'en 1912 ce chiffre fut porté à 160. Je puis en dire autant des produits de l'industrie laitière; le chiffre de l'index qui s'y rapporte a été porté de 90 qu'il était en 1896, à 131, en 1907, et à 159 en 1912. Quant aux "autres denrées alimentaires," en 1896, au début de l'administration de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), le numéro de l'index indiquait 102 et, en 1912, il représentait 126. Autrement dit, de 1890 à 1897, la tendance fut constamment à la baisse, tandis que de 1896 à 1912, les chiffres indiquent une hausse constante, à l'exception de l'année 1908 où se produisit une relâche du commerce à la suite de la crise financière de 1907. Je crois que la raison pour laquelle le numéro de l'index se trouve aussi élevé dans le cas d'une année comme celle-là, c'est qu'on met un frein aux dépenses inutiles et que la consommation n'est pas aussi grande qu'elle l'est dans les années de grande prospérité.

[W. T. White.]

J'ai fait voir que cette question n'est pas nouvelle, mais qu'au contraire on l'a beaucoup débattue, en particulier et en public, depuis de nombreuses années. Je me demande s'il se trouve, aujourd'hui, devant le public, une question qu'on a plus discutée sous toutes ses faces que ce même problème de la cherté de la vie. Je tiens à faire observer à mon très honorable ami que non seulement cette question n'est pas nouvelle, mais encore que le Gouvernement en a saisi le Parlement après l'avoir étudiée.

Qu'on me permette de rappeler, à nouveau, les paroles dont mon très honorable ami s'est servi, à Montréal. Il a dit:

> Au cours des quinze années de notre administration, on n'a jamais entendu un mot de plainte sur la cherté de la vie.

Je rafraîchirai la mémoire de mon très honorable ami, en lui rappelant que l'honorable M. Mackenzie King, en déposant son projet de loi relatif aux enquêtes sur les coalitions, en 1910, a fait allusion à cette même question, si on s'en rapporte au Débats. Je veux faire observer à mon très honorable ami que cette uqestion du prix élevé de la vie se trouvait devant le public, en ce temps-là, et qu'elle revêtait assez d'importance pour nécessiter une législation de la part du Gouvernement. En déposant ce projet de loi relatif aux enquêtes sur les coalitions, l'honorable M. Mackenzie King dit:

> Il n'y a pas à l'heure qu'il est, en ce pays et particulièrement aux Etats-Unis, de question qui occupe davantage l'attention publique plus que le renchérissement de la vie pour les masses. Nous avons assisté au cours des quelques dernières années à une hausse considérable des prix. Ce renchérissement ne s'est pas limité à une seule classe; pauvres et riches s'en sont également ressentis, mais surtout ceux dont le revenu est faible, ceux qui vivent de leurs gages, dont les salaires sont fixes, et ceux qui ne reçoivent pas grand'chose en rémunération de leur travail. C'est la question du coût de l'existence qui a contribué à rendre si importante celle des coalitions, des monopoles, des ligues et des syndicats, et de l'effet que peuvent avoir sur les prix ces associations diverses. Petit à petit ces deux questions se sont fondues l'une dans l'autre dans l'esprit du peuple.

C'est presque mot à mot l'allégation qu'a fait mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) dans son discours de Hamilton.

M. Mackenzie King continue:

Un simple coup d'œil jeté sur l'ensemble fera voir que cette augmentation a été pour les vingt dernières années de 30 à 40 p. 100, ou à peu près, pour la plupart des denrées qui sont de la nature de celles qui proviennent des cultivateurs ou de la ferme.

Les objets manufacturés n'ont pas tout à fait augmenté dans les mêmes proportions, mais les dix dernières années laissent apercevoir une élévation très sensible comparativement aux prix moyens des dix années précédentes. De fait, en 1896 et 1897, les prix étaient plus bas. Depuis, à l'exception de la crise momentanée de 1907, ils n'ont cessé de monter régulièrement, et, si nous observons le mouvement qui s'est produit à partir de 1896, nous voyons que l'augmentation de certaines denrées va jusqu'à 70 et même 80 p. 100 de plus que la moyenne observée au cours de la période décennale 1890-1900.

Et cependant mon très honorable ami déclarait à Montréal que sous son régime il ne fut jamais question de la cherté de la vie. L'honorable M. Mackenzie King donna ensuite lecture d'un tableau indiquant l'augmentation des prix du gros par groupes de denrées, tableau qui fournit des données étonnantes. On y voit que le prix des animaux et des viandes (articles 14) était de 48 pour 100 plus élevé qu'au cours de la période décennale 1890-1899, excédant de 80 pour 100 le prix qui prévalait en 1896, dernière année du régime conservateur. Le prix du poisson était de 34 pour 100 plus élevé que durant la période de 1890 à 1899 et excédait de 31 pour 100 celui de 1896. Trente-sept articles représentant d'autres aliments accusent une augmentation de 7 pour 100 par rapport à la période décennale 1890-1899, et de 22 pour 100 comparativement à 1896.

Les données fournies par la " Gazette du Travail ", confirmées qu'elles sont par le tableau déposé par celui qui détenait le portefeuille du Travail dans le cabinet de sir Wilfrid Laurier, établissent clairement que la question de la cherté de la vie était agitée sous le régime libéral, qu'elle se discutait en public et en particulier, et qu'on la jugeait digne de l'attention du législateur.

L'honorable M. King ajoutait encore:

Au Canada, la hausse constante dans le prix de la subsistance, surtout depuis le commencement du vingtième siècle, a été l'objet de nombre d'observations et d'un examen plus ou moins approfondi, dans presque chaque ville ou centre d'emploi.

En 1906, l'association d'éducation d'Ontario a soigneusement étudié la question au point de vue du remaniement des traitements des instituteurs, et comme résultat, on a constaté une augmentation de 30 p. 100 en dix ans. En 1907, un examen de la question institué par le synode de l'Eglise anglicane de Québec donnait une chiffre bien plus élevé à cette hausse pour la période décennale.

La Chambre observera que ces diverses institutions étudiaient alors la question.

En 1907, à Toronto, une enquête conduite avec le soin le plus minutieux par le département de l'économie politique de l'université de Toronto indiquait aussi un pour-cent d'augmentation bien plus élevé. Il serait facile de multiplier ces exemples.

Tout indique une tendance à la hausse depuis 1896; augmentation moyenne de 30 à 35 p. 100 de plus que pour la période de 1890-1899, et de 45 p. 100, pour la période 1896-1907.

Le coût de la subsistance a haussé de 30 à 40 p. 100, pour des revenus oscillant entre $2,000 et $500. Voilà un fait constaté dans toutes les classes de la société. La progression du prix de la subsistance a marché de pair avec l'organisation du capital sur une plus large échelle, par la formation de syndicats industriels (trusts, mergers) et de coalitions commerciales (combines) de divers genres.

Je rappellerai donc à mon très honorable ami que cette question fut beaucoup discutée sous le régime de nos prédécesseurs et que le gouvernement dont il était le chef en fit même l'objet d'une loi. C'est la cherté de la vie qui détermina son collègue à déposer un projet de loi relatif aux enquêtes sur les coalitions, pensant que le remède serait souverain. Voilà le remède que préconisait alors mon très honorable ami; il ne s'agissait pas d'abolir les droits de douane. Au cours du débat qui eut lieu à la Chambre, mon très honorable ami n'a jamais conseillé l'abolition de ces droits. Au nombre des députés qui prirent part à la discussion se trouvait le représentant de Pictou (M. Macdonald). A en juger par le compte rendu de son discours, la loi des enquêtes sur les coalitions commerciales ne le satisfaisait pas entièrement, elle lui laissait des doutes.

Autant que je puis voir, il ne se trouva à la Chambre qu'un seul homme pour rester fidèle aux traditions du libre-échange et proclamer que la cherté de la vie devait être attribuée au tarif. Cet homme, c'était le représentant de Red-Deer (M. Michael Clark). Il resta fidèle à ses principes libre-échangistes. Il est vrai qu'il ne s'est pas toujours montré aussi logique. Ainsi, à la dernière session, il faisait volte-face lorsque, au cours de la discussion du bill de la marine, il demandait que les navires fussent construits au Canada et non pas à Glasgow. Il reniait alors ses principes libre-échangistes; mais il n'est pas prouvé que, à l'instar de Pierre, il soit sorti d'ici pour aller verser des larmes amères. Il s'est au contraire glorifié de son attitude.

J'ai dit qu'à cette époque-là mon très honorable ami s'est gardé d'attribuer la cherté de la vie au tarif. Certes, il ne pouvait pas le faire; son ministre des Finances ne le lui eût pas permis. Puisque le chef de l'opposition veut l'abolition des droits qui frappent toutes les denrées—articles manufacturés aussi bien que produits agricoles—qu'il souffre que j'explique ma pensé. Comment peut-il attribuer le renchérissement de la vie aux droits de douane, quand le tarif est à peu près le même depuis une vingtaine d'années? Je me suis donné la peine d'examiner les droits qui frappent les produits alimentaires depuis 1890. Je ne veux pas lasser la Chambre en lui donnant lecture du tableau que j'ai dressé. Ce tableau fait voir que le droit sur le beurre est resté le même ou s'est trouvé quelque peu réduit grâce au régime de faveur établi à l'égard de l'Angleterre, c'est-à-dire qu'il fut de 4 cents par livre à venir jusqu'au remaniement que le ministre des Finances du gouvernement de mon très honorable ami effectua à l'époque où "La Gazette du Travail" signalait la cherté de la vie. Il en est de même du fromage qu'on frappait d'un droit de 3 cents par livre en 1890, droit qui fut abaissé en 1907 à la faveur du tarif qui est encore en vigueur de nos jours. En 1894, les œufs étaient assujétis à un droit de 5 cents la douzaine; en 1907, le droit était réduit à 3 cents la douzaine, et ainsi de suite pour tous les autres articles. J'affirme que depuis trente ans le tarif est resté à peu près le même à l'égard de ces divers articles qui sont autant de facteurs importants dans le problème de la vie chère. Il est donc bien évident que ce n'est pas au tarif qu'il convient d'attribuer le renchérissement de la subsistance.

J'aborde maintenant un problème assez embarrassant. A défaut d'explications de la part de mon très honorable ami, force nous est de faire des conjectures. Comment expliquer la nouvelle politique douanière que le chef de l'opposition a formulée, non pas à la Chambre, quoiqu'il y ait fait allusion hier, mais à Hamilton, où il l'inscrivait au programme qu'il soumet maintenant à l'examen de la population? D'où vient cet intérêt qu'il porte tout à coup au consommateur? L'explication réside dans l'attitude qu'il prit sur la question de la réciprocité commerciale.

Cette question, je comptais bien n'avoir plus à la discuter à la Chambre, mais le langage que l'honorable député de Red-Deer tenait, hier, semble indiquer de profondes divergences d'opinion entre lui et son chef en matière de réciprocité commerciale. A Hamilton, le chef de l'opposition disait qu'on doit laisser les morts reposer en paix; mais hier soir, le représentant de Red-Deer tenait un langage assez mystérieux. La reciprocité, disait-il, ne reviendra pas sous sa forme ancienne, mais elle n'est pas morte. L'honorable député doit être une espèce de bouddhiste politique croyant à la réincarnation. Il croit évidemment à la transmigration non pas des âmes, mais des projets de réciprocité. Je le tiens pour un excellent orateur parlementaire et un médecin de quelque distinction, mais je commence à avoir des doutes quant à sa valeur en tant que médecin; en effet, depuis deux ans que la réciprocité est incontestablement morte, il n'a pas encore réussi à s'en rendre compte.

L'honorable député disait hier soir que la réciprocité est à moitié en vigueur à l'heure actuelle. C'est en ses paroles, je crois, que réside l'explication de la propagande du chef de l'opposition en faveur de l'admission en franchise des produits alimentaires. Il désire que l'autre moitié de la réciprocité soit mise en vigueur. Je le prierai de se rappeler qu'à l'époque où la convention douanière était à l'étude, il ne lui est jamais arrivé, autant que je puis m'en rendre compte à la lecture de ses discours, de déclarer que la réciprocité profiterait au consommateur. Voici ce qu'il disait alors à la Chambre:

> Notre but aujourd'hui est d'ouvrir la porte du marché américain, d'ouvrir la porte d'une nation de 90,000,000 d'habitants, qui nous a été fermée pendant cinquante ans. . . J'ai dit il y a un instant que la convention que nous avons faite a simplement pour but d'obtenir de meilleurs prix pour les produits des cultivateurs du Canada. C'est une proposition si facile à comprendre que je suis surpris de ne pas l'avoir vue mieux accueillie pas nos honorables amis de l'opposition.

Ce que je veux faire ressortir, c'est que mon très honorable ami ne s'est pas toujours préoccupé du consommateur. Pour confirmer cet argument, reportons-nous à ce qu'il a fait. On fit observer que l'avantage conféré aux cultivateurs ne serait pas aussi grand qu'il en avait l'air, et qu'en vertu de la clause de la nation la plus favorisée insérée dans les traités, le marché canadien serait accessible aux produits des treize nations les plus favorisées. Voilà l'argument que l'on formula; il n'était pas dépourvu de valeur, et mon très honorable ami jugea qu'il valait la peine d'être réfuté.

A la conférence impériale tenue en juin 1911, le chef de l'opposition faisait la proposition suivante, qui fut agréée:

Que le Gouvernement de Sa Majesté soit prié d'entamer des négociations avec les divers gouvernements étrangers ayant des traités applicables aux possessions d'outre-mer dans le but d'obtenir que celles de ses possessions qui le désireront soient libres de se soustraire à l'effet des traités, lesquels resteraient intacts dans le reste de l'empire.

Quelle objection pouvait-il avoir alors, puisque la vie avait déjà renchéri, à ce que les produits de ces treize nations les plus favorisées fussent admis au Canada dans l'intérêt des consommateurs? Et s'il en avait une, était-elle d'accord avec son attitude présente? Eu égard au mouvement auquel la cherté de la vie sert de prétexte et étant donné que c'est un de ses propres ministres qui a proposé l'adoption de la loi des enquêtes sur les coalitions commerciales, en l'offrant comme un remède souverain, son attitude présente est contraire à celle qu'il prenait à cette époque-là.

Il n'est pas logique de sa part de demander aujourd'hui le dégrèvement après avoir en ce temps-là fait flèche de tout bois non seulement pour prévenir le dégrèvement, mais pour fermer les portes du marché canadien aux nations les plus favorisées, au détriment du consommateur. Je laisserai mon très honorable ami se demander pourquoi il a agi ainsi.

Au cours de cette propagande, on a eu recours à un raisonnement dont il n'avait jamais été question, que je sache, afin de se concilier les électeurs des cités et des villes. On a prétendu que, sous le régime de la réciprocité, le cultivateur vendrait ses produits plus cher et que l'habitant des villes les achèterait à meilleur marché, c'est-à-dire qu'un cultivateur habitant à dix ou douze milles d'Ottawa recevrait un prix plus élevé pour son beurre et ses œufs et que le citoyen d'Ottawa, qui achèterait ces produits, les paierait moins cher. Ce raisonnement a embarrassé bien des gens au Canada, mais on l'a employé et je me demande comment le parti libéral pourrait refuser de continuer à s'en servir.

Vu que le tarif n'a aucune influence sur l'augmentation du prix de la vie, il est peut-être possible d'expliquer la politique financière de mon très honorable ami par son désir d'appliquer l'autre partie de son projet de convention douanière. Il espère par sa persistence amener la réciprocité entre le Canada et les Etats-Unis. Au cours de cette propagande, nous avons fait observer que le cultivateur canadien conserverait le marché domestique, le plus durable, le meilleur et qu'à la longue il obtiendrait accès au marché américain. Nos prévisions se sont réalisées dans une large mesure. La loi douanière Underwood ouvre les portes des Etats-Unis à un grand nombre de produits canadiens, tandis que nos cultivateurs conservent le marché national auquel ils ont semblé attacher tant de prix lors de l'élection de 1911.

Examinons ce que signifie le projet de dégrèvement des denrées. A mon avis il équivaut à l'établissement du libre-échange. Si l'on en tire les conséquences logiques, ce projet est la négative de la politique grâce à laquelle ce pays a prospéré depuis quarante ans, sous le régime de mon très honorable ami et sous les ministères précédents. Je crois qu'il entraîne le renversement de cette politique.

Une citation faite hier soir par le premier ministre prouve que le chef de l'opposition a parlé de la protection comme d'un esclavage. Eh bien, pour emprunter les paroles d'Abraham Lincoln, je ne crois pas que notre population consente à être à demi esclave et à demi libre. Le présent Gouvernement a confiance dans la protection légitime dont nous avons besoin —à une protection raisonnable pour les industries du Canada afin de leur donner l'essor et de créer le marché national. Nous avons foi en cette politique protectionniste et nous sommes d'avis qu'une protection raisonnable doit s'appliquer non seulement aux industries manufacturières, mais aussi à l'agriculture, dans la mesure de ses besoins. C'est la politique qui a toujours prévalu ici depuis 1878, ainsi qu'aux Etats-Unis jusqu'à cette année.

Nous nous plaisons à établir des comparaisons entre le Canada et les Etats-Unis, mais nous perdons de vue qu'ils ont près d'un siècle d'avance sur nous, que leur population est de cent millions, que des industries particulières s'y sont établis depuis des générations, et qu'il n'est pas juste de comparer ces deux pays comme s'ils étaient sur un pied d'égalité. De ce qu'une politique plaît aux Etats-Unis et convient à sa population, il ne s'ensuit pas nécessairement que cette politique conviendrait à la population canadienne à cette phase de son évolution. Je suis d'avis que très souvent les gens les mieux intentionnés commettent des impairs en venant à la hâte à la conclusion que le programme qu'adoptent les Etats-Unis doit nécessairement convenir au Canada.

En ce qui me concerne, je mettrai maintenant un terme à ce débat sur l'augmentation du pris de la vie. Quel est le remède à apporter à la situation. Il est manifeste que ce n'est pas la suppression des droits de douane. Elle n'interromperait pas la tendance au renchérissement de la vie, car, comme je le disais dans mes observations préliminaires, ce fait ne se produit pas exclusivement au Canada. On l'observe chez des nations protectionnistes et dans des pays libres-échangistes, en Amérique, en Europe, même en Grande-Bretagne. Il est universel. La solution du problème ne consiste pas dans la suppression du tarif. En quoi consiste-t-elle? J'ai fait observer à la Chambre que, d'après des comparaisons établies entre ce pays, la Nouvelle-Zélande et l'Australie, le Canada n'élève pas assez de bêtes à cornes, de moutons et de porcs. Le moyen le plus pratique de résoudre le problème de la cherté de la vie —problème que viennent compliquer surtout la cause mentionnée par le représentant d'Oxford-nord et le mouvement vers les villes—est d'augmenter la production. L'augmentation de la production, voilà la clef du problème.

Depuis des années, au Canada, le déplacement de la population a été tel que pendant la période décennale de 1901 à 1911, la population des villes a augmenté de 60 pour 100 et la population des campagnes de 17 pour 100 seulement, tandis qu'elle diminuait dans Ontario et dans les Provinces maritimes à une époque où il nous arrivait 1,000 à 2,000 immigrants par jour, où de grandes entreprises procuraient du travail à une nuée d'ouvriers, tous des consommateurs. Cependant, la population rurale a diminué. Quel est le remède? C'est incontestablement l'accroissement de la production. C'est là mon avis et je ne suis l'interprète de personne.

M MICHAEL CLARK: Comment l'augmenterez-vous?

M. WHITE: Nous le dirons bientôt. Le moyen de ne pas l'augmenter, c'est de négliger les intérêts de l'agriculture, comme mon très honorable ami l'a fait de 1896 à 1911. Je préciserai ce qui a eu lieu. Si une partie de la somme dépensé pour le Transcontinental entre Moncton et Cochrane avait été consacrée à l'agriculture, ce problème de la vie chère n'existerait pas aujourd'hui, selon moi. Il existe un conflit de pouvoirs au sujet des questions agricoles entre l'autorité fédérale et les administrations provinciales.

[W. T. White.]

J'ai demandé au personnel de mon ministère de faire un relevé des sommes dépensées pour l'agriculture depuis quatre ou cinq ans, afin d'établir une comparaison entre les deux gouvernements au chapitre de l'agriculture. Je me propose de consigner ce relevé dans le hansard.

En 1910-11, la dépense totale pour l'agriculture a été de $1,192,417.13. En 1911-12, elle s'est élevée à $1,489,973.46. En 1912-13, pendant notre premier exercice, elle a atteint $2,436,103 et en 1913-14 nous avons dépensé plus que le double de ce qui avait été dépensée en 1910, à savoir: 2,630,500. Ce n'est pas, tant s'en faut, tout ce que le présent Gouvernement a fait dans l'intérêt de l'agriculture.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Et Quel a été le résultat?

M. WHITE: Mon honorable ami a-t-il entendu l'éloquent discours que le représentant de Red-Deer (M. Michael Clark) a prononcé hier soir? S'il ne l'a pas entendu, il a perdu quelque chose. Le député de Red-Deer a dit: " Attendez les résultats ". L'impatience de mon honorable ami me surprend parfois. A la dernière session, le ministre de l'Agriculture a déposé un projet de loi, l'un des plus importants, des plus sages qui aient jamais été soumis à la Chambre, qui réservait $10,000,000, à raison de $1,000,000 par année, pour favoriser l'enseignement agricole dans tout le Canada. Je suis très étonné si ce bill n'a pas de bons résultats dès qu'il pourra s'appliquer, apportant l'enseignement agricole au cultivateur, lui faisant connaître les différents sols, les grains et les races de bétail. C'est du moins un projet de loi digne d'un homme d'Etat. Un gouvernement qui agit ainsi fait quelque chose pour l'agriculture. C'est pourquoi le budget de 1913-1914 renferme des crédits de $2,630,500, et malgré la crise financière, le budget du prochain exercice mentionnera des crédits plus élevés encore.

En dépit de cette augmentation des dépenses nous avons mis de côté $1,000,000 annuellement pour dix ans. Quelles que soient les exigences du ministre de l'Agriculture afin de favoriser l'agriculture par tout le Canada, l'élevage du bétail, ces exigences seront satisfaites autant que je pourrais les satisfaire. Nous avons donc fait quelque chose à notre humble manière pour résoudre le problème de la cherté de la vie en augmentant la production, car je crois que l'essentiel est d'augmenter la production,

de rendre la vie des champs plus agréable, plus attrayante, plus profitable et de rompre le charme qui attire vers les villes.

Qu'on me permette de demander à mon très honorable ami comment il rendra la vie des champs plus attrayante, comment il persuadera au fils du cultivateur de demeurer à la maison, s'il diminue le prix de vente des produits agricoles. Si je comprends bien, en supprimant les droits sur les aliments, il a pour objet de rendre moins cher les produits agricoles, les œufs, le beurre, les bêtes à cornes, les porcs, les moutons. Le cultivateur sera-t-il content de vendre ses produits moins cher? Je le demande. C'est tout ce que j'ai à dire de la cherté de la vie, question soulevée par mon très honorable ami, et de la politique douanière qu'il donne comme celle de l'opposition—le dégrèvement de la nourriture—c'est-à-dire la suppression des droits de douane prélevés sur tous les produits naturels ou fabriqués qui servent à l'alimentation.

On a quelque peu discuté la question du tarif pendant le présent débat sur l'adresse. Bien que je partage entièrement l'avis de l'honorable député de Red-Deer, qui observe assez fidèlement le règlement de cette Chambre, il est plutôt très sévère à ce sujet, ce n'est pas maintenant le moment pour discuter le budget, ni conséquemment discuter les questions de tarif. Je n'irai pas jusqu'à prétendre que c'est absolument irrégulier, parce qu'il est permis de discuter toute question quelconque au cours du débat sur l'adresse, soit parce que la question n'est pas mentionnée dans le discours du trône, soit parce qu'elle devrait y être. Ce point admis, le temps convenable pour un débat sur le tarif doit être lorsque le budget est déposé. Mon honorable ami de Red-Deer est un libre-échangiste conséquent, à l'exception cependant d'une chute sur laquelle je ne reviendrai pas; parce que je m'imagine qu'il doit être sensible à ce sujet. Après tout, une chute pendant un aussi long attachement à des convictions ne doit être reprochée trop durement à aucun homme.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM: Parlez-vous pour vous-même?

M. WHITE: Je suis toujours disposé à me conformer à la règle, mais lorsque j'ai appuyé mon très honorable ami le chef de l'opposition, il était bon protectionniste. Mon honorable ami de Red-Deer a fait l'éloge, et je me joins à lui à ce sujet, de Woodrow Wilson, le président des Etats-Unis, qu'il considère comme un grand homme. Je m'associe sincèrement à cet éloge du président Wilson.

Je suis très heureux de partager l'admiration de l'honorable député de Red-Deer à l'égard du chef éminent de la république voisine. J'ai déjà exprimé la même opinion précédemment. Mon honorable ami de Red-Deer parle toujours avec vigueur, et il nous a dit ce soir, dans un langage pittoresque et plein de force, comment le président Wilson avait arraché les racines du système protecteur aux Etats-Unis, et les avait jetées aux quatre vents du ciel. Ce sont les mots mêmes dont il s'est servi.

M. MICHAEL CLARK: Mon honorable ami me permettra de l'interrompre. Autant que je me souviens, j'ai dit qu'il avait déraciné les hérésies de la protection, non pas le système. Il faudrait beaucoup de temps pour déraciner le système.

M. WHITE: Je ne vois pas bien comment l'on peut séparer les hérésies du système lui-même. Je ne crois pas que mon honorable ami se rende bien compte de ce que comportent ses paroles.

Le président Woodrow Wilson est l'instigateur de la revision du tarif américain suivant les termes du bill Underwood, et afin que mon honorable ami puisse voir jusqu'à quel point il a " déraciné " le système protecteur ou les hérésies de la protection, je veux lui faire remarquer que la moyenne des droits sur les articles imposables dans le tarif canadien est présentement de moins de 26 pour 100, et je citerai les paroles mêmes de M. Underwood, lorsqu'il a déposé son bill, et expliqué ses effets sur le tarif des Etats-Unis. Cela permettra à la Chambre de voir jusqu'à quel point ce bill a " déraciné " toute la protection, bien que mon honorable ami de Red-Deer n'ait pas employé ces propres mots. Je cite du " Congressional Record " du mois de septembre dernier:

> Avec quelques exceptions, la Chambre a accepté les réductions du Sénat. Le Sénat a abandonné à peu près la moitié des augmentations qu'il avait ajoutés au bill, lequel tel qu'il est maintenant devant la Chambre, et d'après les calculs faits par des spécialistes, donnera une moyenne de droits d'environ 26 p. 100—moyenne presque aussi basse que celle du fameux bill Walker, dans lequel la taxe sur les boissons et sur le tabac était peu élevée—tandis que cette même taxe dans le présent bill en augmente considérablement la moyenne.

Je trouve dans le " London Times " une estimation de la moyenne des droits de douane sur les marchandises imposables

entrant aux Etats-Unis sous l'empire du nouveau tarif, et cette estimation est de 29 pour 100, trois points de plus que le chiffre mentionné par le père du bill Underwood. Je veux arriver à démontrer que mon honorable ami de Red-Deer qui est rempli d'admiration pour le président des Etats-Unis, parce qu'il a déraciné les hérésies de la protection, a pourtant donné à nos voisins un tarif plus élevé que celui du Canada aujourd'hui, et cependant l'honorable député est opposé à notre tarif parce que c'est un tarif protecteur. C'est, d'après moi, réduire la question à l'absurde.

M. MICHAEL CLARK: L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question. Quel est le tarif des deux pays sur les instruments aratoires?

M. WHITE: Aujourd'hui les instruments aratoires dans le tarif canadien, c'est-à-dire les principaux instruments, tels que les faucheuses, les lieuses et les moissonneuses, est de 17½ pour 100.

Dans le traité de réciprocité négocié par mon prédécesseur, ce droit aurait été abaissé à 15 pour 100, pour rester toujours à ce chiffre.

M. CLARK: Que dit le tarif des Etats-Unis?

M. WHITE: Je crois que les instruments aratoires sont admis en franchise.

M. CLARK: Absolument en franchise.

M. WHITE: Mon honorable ami me reprendra si je me trompe. Je tâche de porter dans ma mémoire autant de chiffres que possible, mais il m'est impossible de les porter tous.

M. CLARK: Cette abolition complète de droits signifie quelque chose de déraciné.

M. WHITE: Mon argument est que mon honorable ami de Red-Deer attaque continuellement notre tarif, et pourtant le tarif actuel des Etats-Unis, après tous les changements dont on a parlé, est encore plus élevé en moyenne sur les articles imposables que le tarif du Canada. Je parle du tarif dans son entier, parce que c'est de cette façon que mon honorable ami l'a envisagé; je ne parle pas d'un droit en particulier. M. Underwood continue:

A toutes fins que de droit, le bill qui est maintenant soumis à l'étude de la chambre donne une moyenne de droits plus basse qu'aucune qui a été proposée depuis trois quarts de siècle.

Il s'ensuit donc que le tarif du Canada, que mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) nous conseille de réviser, et pendant la présente année plutôt qu'en toute autre, est plus bas qu'aucun tarif des Etats-Unis pendant les trois derniers quarts de siècle. Cependant mon honorable ami de Red-Deer nous conseille de prendre exemple sur le Etats-Unis. M. Underwod continue:

La moyenne des droits dans le bill Wilson était de 39 à 95 p. 100. Dans le bill Payne elle était de 40.12 p. 100, et dans le bill actuel 26 p. 100.

Mon honorable ami a demandé au Gouvernement de faire une déclaration au sujet de certaines questions sur lesquelles son attention a été appelée par une délégation de cultivateurs. Il existe au Canada, depuis la confédération, je crois, et avant même, une coutume que je considère très sage, à savoir que les déclarations ministérielles concernant le tarif ne sont faites qu'au Parlement, dans l'enceinte parlementaire, et dans l'exposé budgétaire.

Personnellement, j'ai respecté cette coutume avec un soin jaloux. Je la considère éminemment sage. Je ne me propose pas, et ce n'est pas l'intention du Gouvernement d'abandonner cette coutume, très sage. Si le Gouvernement a des déclarations à faire concernant le tarif, il ne les fera pas dans un temps où le public ne les attend pas, mais il les fera suivant le cours régulier des choses, au temps voulu, dans l'exposé budgétaire, et là où elles doivent être faites, dans l'enceinte parlementaire.

Mon très honorable chef (M. Borden) vient d'appeler mon attention sur les paroles mêmes qu'à prononcées l'honorable député de Red-Deer au sujet d'un tarif américain. Les voici:

Je vois que le député d'York (M. McLeod) s'instruit à l'école de nos voisins, car il les a cités en exemple, à un certain égard, ici ce soir. J'ai aussi étudié à l'école de nos voisins; et maintenant m'adressant à mes collègues de la droite, je leur dis: Tournez les yeux vers les Etats-Unis et qu'y voyez-vous? Nous y voyons un grand homme d'Etat véritablement simple et droit, et son premier geste, à son avènement au pouvoir est de mettre la cognée à la racine de l'arbre protectionniste, de faire justice des sophismes et des arguments fallacieux d'ordre économiques, de les pulvériser et d'en disperser les fragments aux quatre vents du ciel.

Je demanderai à la Chambre de remarquer la vigueur et l'enthousiasme de ces paroles.

M. MICHAEL CLARK: C'est bien ce que j'ai dit: "Sophismes et arguments fallacieux."

M. WHITE: "Scripta manet". Après avoir lu les paroles prononcées par mon

honorable ami de Red-Deer, je ne vois aucune raison de modifier l'opinion que j'ai exprimée à leur sujet, à moins qu'il ne veuille qu'on prenne dans un sens figuré les mots " mettre la cognée ". Par ces mots aurait-il voulu dire " faire de la chair à pâté " avec la protection.

Je crains d'avoir retenu la Chambre trop longtemps, et je remercie beaucoup tous mes bons collègues de l'attention soutenue qu'il m'ont portée.

Avant de finir, je reviendrai brièvement sur les sujets dont j'ai parlé. J'ai dit quelques mots de la question navale, et à ce propos je veux poser une question à mes honorables amis de la gauche. L'honorable chef de l'opposition ne nous a pas beaucoup parlé dans son discours de ces deux magnifiques flottes, une sur les côtes de l'Atlantique, et l'autre dans l'océan Pacifique qui constituaient le programme immédiat de la gauche. Il ne nous a rien dit de la dépense de $50,000,000 que ces flottes auraient entraînée, $25,000,000 pour chaque flotte, ni de l'entretien annuel qui aurait coûté $6,000,000, représentant quatre pour cent d'intérêt sur $50,000,000. Peut être l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), lorsqu'il discutera cette question, nous dira si c'est encore aujourd'hui le programme du parti libéral. La gauche est-elle toujours disposée à faire cette dépense? sans compter les frais énormes qu'entraînerait l'établissement de chantiers maritimes au Canada suffisants pour construire en entier ces navires destinés plus tard à recevoir des équipages canadiens.

Sur le chapitre de la dépense, ma prétention est que, en comparaison de nos adversaires, le Gouvernement a fait preuve de prudence et d'esprit d'économie. Nous avons maintenu le chiffre des recettes du Dominion, et nos surplus ont été consacrés à réparer les méprises de nos prédécesseurs. Au cours des exercices financiers de 1911-1912, nos recettes se sont élevées à 168 millions et nos dépenses n'ont guère dépassé le chiffre modeste de 143 millions, ce qui laisse un excédent de 25 millions sur les dépenses courantes, imputables sur le capital ou spéciales. Comme je l'ai dit, nous avons appliqué ces 25 millions à réparer les erreurs commises par nos adversaires, en garantissant les émissions du Grand-Tronc du Pacifique. Ceux-ci n'en ont pas moins la témérité de s'en prendre au Gouvernement qui n'a fait que réparer le mal fait par eux et nous éviter les pertes sous forme d'argent et de crédit national qui en auraient été la conséquence. Comme la plus grande partie de notre dépense a eu pour objet de parachever les entreprises lancées et inaugurées par nos adversaires, leur attitude présente me rappelle celle d'un père sans cœur qui dénigrerait le protecteur de ses enfants. Aucune des mesures financières sortant de l'ordinaire et prise par nous cette année n'est en exécution d'une initiative prise par notre gouvernement; c'est la suite simplement des mesures financières prises par mon très honorable ami alors qu'il était au pouvoir, soit une dépense de 22 millions, plus 10 millions à venir, que nous devrons payer sur les obligations de 3 p. 100 garanties par le gouvernement canadien pour le bénéfice du Grand-Tronc du Pacifique. J'espère, en conséquence, qu'on ne nous reprochera plus nos prétendues dépenses extravagantes depuis notre arrivée aux affaires.

Quant à la cherté de la vie, je le répète, le remède le plus efficace consiste à augmenter la production, et nous nous proposons de faire tout ce qui dépend de nous dans ce sens, par des encouragements à l'agriculture. Le nouveau programme fiscal de mon très honorable ami n'est qu'une résurrection de sa politique de réciprocité dont le peuple canadien n'a pas voulu en 1911.

A l'égard du tarif, voici ce que j'ai à répondre à l'honorable député d'Halifax (M. Maclean). Sans doute, il se produit des changements dont il faut tenir compte, mais ce serait ébranler la stabilité de nos établissements industriels que d'accepter sa proposition d'une revision du tarif en vue de l'abaissement des droits, en une année comme celle-ci, année d'alanguissement du commerce, et à la suite d'une période de pénurie financière comme celle que nous venons de traverser. Le public, au moment actuel, ne demande pas, que je sache, de revision du tarif. Je l'ai dit au début, nous venons de traverser une période de crise persistante, très dure et difficile. Mais voici que l'aurore s'annonce; l'argent est plus abondant dans les centres internationaux, et c'est le signe le plus favorable pour le moment. L'automne dernier a été favorable aux labours au Canada, et avec la perspective de conditions favorables au printemps et l'état plus favorable du marché monétaire, notre pays devrait bientôt retrouver son ancienne prospérité. Certes, nous devons y aller prudemment d'ici quelque temps encore; c'est de la simple sagesse, mais le peuple canadien doit re-

prendre confiance, et nos adversaires ne devraient pas, à mon avis, prêcher le découragement.

En ce qui regarde les dépenses publiques, le Gouvernement a sur pied de vastes entreprises, dont la plupart ont été inaugurées par nos prédécesseurs. Nous nous proposons de mener à bonne fin les entreprises que nous nous sommes engagés à parfaire. La prodigalité est toujours condamnable, et on ne m'entendra jamais en cette Chambre prêcher la dépense pour le simple plaisir de la chose. Ce ne serait pas judicieux; mais, d'autre part, il ne serait pas plus judicieux de préconiser un programme de parcimonie et d'inaction. La sagesse consiste, dans la vie publique comme dans la vie privée, à éviter l'un et l'autre extrême, et c'est bien ce que nous nous proposons de faire.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): Le ministre des Finances ne s'imagine pas, je l'espère, que j'accepte, de la part de mes amis de la gauche, ou pour mon propre compte, la défense un peu diffuse qu'il vient de faire de l'attitude du Gouvernement et de son inaction au cours de la crise dont tout le pays souffre actuellement. J'ai été particulièrement intéressé par les observations de l'honorable ministre au sujet de ce que, à un certain moment, il a désigné le nouveau programme du leader de l'opposition, et ce que l'instant d'après il a bien voulu qualifier d'ancien programme de ce même leader. Je ne m'attarderai pas davantage à critiquer cette partie du discours de l'honorable ministre préopinant, sauf pour dire que, si on y regarde de près, on s'aperçoit que ces observations de la fin réfutent complètement ses allégations du début. Après avoir déclaré nettement au commencement de son discours que certaines industries représentant des millions de capitaux et donnant de l'emploi à des milliers de personnes péricliteraient si le programme énoncé par le leader de l'opposition était adopté, il s'est vers la fin donné beaucoup de mal pour établir qu'aucune modification possible du tarif n'aurait l'effet de réduire la cherté de la vie.

Le discours de l'honorable ministre reproduit très fidèlement les données contenues dans le discours du trône et les arguments invoqués par ceux des honorables députés qui ont approuvé la politique ministérielle formulée. C'est la première fois, si je ne me trompe, dans l'histoire du Parlement canadien que le ministère n'a à soumettre aux Chambre qu'une politique, je pourrais dire, d'autruche. Le Gouvernement a-t-il oublié son projet relatif à l'amélioration des grandes routes, ou y a-t-il renoncé? A-t-il oublié son projet d'extension de l'Intercolonial, ou y a-t-il renoncé? A-t-il oublié cet autre grand projet, qui celui-là devait non seulement, comme les autres, assurer le salut du pays, mais par surcroît, celui de l'empire, je veux dire le projet d'aide à la marine, ou y a-t-il renoncé? Et, monsieur l'Orateur, après avoir fait table rase de toutes ces importantes questions, les ministres n'ont pu, dans toute cette vaste étendue du dominion canadien, couvrant 3,000 milles d'un océan à l'autre, avec sa population de 7,000,000 d'habitants, et sa richesse sans cesse grandissante, trouver quoi que ce soit à soumettre à l'attention de notre Parlement au cours de la présente session, ou qui mérite mention dans le discours du trône, sauf cette seule exception signalée par l'honorable député de Red-Deer (M. Michael Clark) relative à une mesure qui s'impose aux termes mêmes de la loi de l'Amérique britannique du Nord.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Et même pour cela ils sont en retard.

M. OLIVER: Me sera-t-il permis de dire, monsieur l'Orateur, que l'attitude du Gouvernement, au cours des deux dernières sessions, a été celle de l'autruche tournant dans un cercle; mais à cette session-ci, c'est celle de l'autruche qui, s'apercevant qu'elle ne gagne rien à tourner dans le même cercle, s'enfonce la tête dans le sable, espérant pouvoir se protéger de cette manière. Le Gouvernement se figure-t-il qu'en agissant de la sorte, il remplit son devoir? Me pardonnera-t-il de dire que cette attitude n'est pas digne, n'est pas honorable, et prête assurément le flanc à la critique.

A mon avis, monsieur l'Orateur, nos adversaires n'ont pas l'idée juste de leurs responsabilités, ni des circonstances du cas. Je vois que, loin de faire connaître au pays leurs opinions ou leurs intentions en matières législatives, ils se sont jusqu'ici bornés à critiquer les vues de l'opposition et de son chef respecté. Ce n'est pas que ces vues du chef de l'opposition et de ses amis en cette enceinte n'aient pas d'importance à mes yeux, mais ces questions qui s'agitent dans le pays à l'heure actuelle, c'est au ministère qu'il appartient de les résoudre sous sa propre responsabilité et non pas en conformité des vues ou des opinions des

membres de l'opposition ou même de leur illustre leader. Me sera-t-il permis d'ajouter que les ministres ne peuvent se soustraire à la responsabilité qui leur incombe et que la Chambre devrait prendre le temps de discuter ou d'examiner des opinions débattues ou des décisions prises, il y a nombre d'années, et qui étaient justifiées et approuvables, logiquement et pratiquement, à cette époque. La ligne de conduite qu'on a suivie dans le temps n'est pas nécessairement de nature à nous éclairer aujourd'hui. L'attitude de mes honorables amis de la droite, à cette présente session, me remet en mémoire ce mot au sujet des Bourbons: Ils n'ont rien oublié et ils n'ont rien appris. Mais nos ministériels ont fait plus que les Bourbons: si on en juge par leur programme, esquissé dans le discours du trône, ils ont tout oublié, et, si l'on en juge par la teneur des discours prononcés par eux en cette enceinte, ils paraissent n'avoir rien appris.

Je me permettrai de parler un peu longuement de la situation du pays telle qu'elle est, et des devoirs et responsabilités du Gouvernement dans les circonstances. Le premier ministre et le ministre des Finances s'en tirent à peu de frais. C'est vrai, disent-ils, nous traversons une crise; mais ce n'est pas la première fois que le fait se produit, et il se produira encore. Mais qu'importe? Ceux qui étaient au pouvoir en 1907, époque de crise, ne se sont-ils pas contentés d'insérer dans le discours du trône une mention semblable à celle qui est insérée dans le présent discours? Telle est leur conception du devoir qui leur incombe lorsque le pays traverse une crise des plus graves. Toutefois, je dois leur faire remarquer que le passage qu'ils ont bien voulu extraire du discours du trône de 1907 n'affirmait pas que le gouvernement avait pris des mesures pour parer à la crise qui, suivant leur prétention, était de même nature que celle qui nous confronte aujourd'hui.

Mon honorable ami sait parfaitement que, lors de la stagnation des affaires en 1907, le gouvernement a pris des dispositions pour y faire face; que, lorsque le Parlement s'est ensuite réuni, ces dispositions ont été critiquées par le ministre du Commerce dans des termes propres à faire entendre que l'on aurait fait tout aussi bien de s'attaquer à la caisse avec des pinces que d'agir comme on l'avait fait. Pendant que la droite s'excuse en disant que les temps sont durs et qu'ils n'y peuvent rien, ceux de l'ancienne administration ont agi; ils ont peut-être, pour faire face à la situation, agi en dehors des lois, mais ils sont parvenus à leurs fins. Et c'est là une des raisons pour lesquelles les affaires ont repris si vite leur cours normal. A ceux qui aujourd'hui sont chargés de diriger les affaires publiques de ce pays, je demanderai sur quoi ils s'appuient pour présumer que les choses iront mieux en n'intervenant pas. Je ne suis pas prêt à dire que, dans cette circonstance en particulier, ils ont tort; mais ce que je dis, c'est qu'ils n'ont pas le droit de supposer qu'il en sera ainsi, ni ont-ils le droit de supposer que, même s'il en devait être ainsi, ils font tout ce qu'ils doivent faire. Je demanderai à mes honorables amis dans quel but le Parlement se réunit, dans quel but le cabinet existe, si ce n'est pas pour faire face à la diversité des situations qui se présentent et à mesure qu'elles se présentent, de manière que le public y trouve son compte. Si le gouvernement n'a pas cette autorité, si le Parlement n'a pas cette responsabilité, dans quel but, je vous le demande, sommes-nous ici? Le gouvernement et le Parlement sont-ils des institutions dont le seul devoir est de lever des impôts et de dépenser de l'argent? Si c'est là l'idée que mon honorable ami se fait des fonctions du Parlement, ce n'est pas la mienne, et je crois bien que ce ne sera pas non plus celle du pays.

J'ai été surpris d'entendre mon honorable collègue s'appesantir sur l'importance des sommes consacrées à venir en aide à l'agriculture et particulièrement à l'instruction agricole par la présente administration, comparativement à celles que dépensait dans le même but l'administration précédente. Il a fortement insisté sur la différence des sommes dépensées; mais là où il s'est surpassé, ça été, je crois, quand il a fait valoir les résultats obtenus avec ce qu'ils ont dépensé. Nous allons, sans toucher au tarif, avoir une réduction du prix de la vie. Au moyen de cette dépense, nous allons obtenir un résultat qui vaudra au pays plusieurs millions de dollars.

Mes honorables amis dépensent chaque année, en aide à l'agriculture, à peu près un million de plus que ne faisaient leurs prédécesseurs. Il est singulier que nos honorables amis, qui se montrent si généreux envers l'agriculture, qui attendent de cette générosité des résultats si magnifiques, aient jusqu'ici rejeté toute demande faite par ceux qui ont autorité pour parler au nom des agriculteurs de ce pays. J'ai ici le rapport d'une députation qui, ces jours derniers, s'est rendue à Ottawa. Cette dé-

putation se composait de représentants de la Manitoba Grain Growers Association, de la Saskatchewan Grain Growers Association, des United Farmers of Alberta et de l'Ontario Grange. Ils ont vu les membres du Gouvernement: le premier ministre, le ministre du Commerce et de l'Industrie, ceux des Finances, des Travaux publics, des Postes, de l'Agriculture et de l'Intérieur, et aussi l'honorable député de Toronto-est (M. Kemp). Ils leur ont exposé leurs vues et leurs vœux.

Me sera-t-il permis de dire qu'au nombre des demandes formulées par cette députation se trouve la suivante:

Nous demandons pour les denrées alimentaires l'admission en franchise, attendu qu'un impôt sur les aliments constitue, à notre avis, un crime contre l'humanité.

L'hon. J. D. REID: Que disait le même jour cette autre députation de cultivateurs?

M. OLIVER: J'ai parlé de ceux qui dans les quatre grandes provinces agricoles du pays se sont formés en associations. Leurs demandes formellement exprimées me forcent plutôt à croire comme eux que comme le ministre des Finances ou d'autres qui les ont entendues.

Je suis de ceux qui pensent que les cultivateurs en général connaissent leurs affaires et savent ce qu'ils veulent.

M. SCHAFFNER: Est-ce que des représentants de ces associations sont jamais venus à Ottawa au temps de l'administration précédente?

M. OLIVER: Oui.

M. SCHAFFER: Ont-ils obtenu ce qu'ils voulaient? Je tâcherai de faire voir, avant que ce débat prenne fin, qu'ils n'ont pas eu ce qu'ils demandaient.

M. OLIVER: Nous serons heureux d'entendre mon honorable ami, mais j'ai peine à croire qu'il ait oublié la présence à Ottawa d'un milier de cultivateurs venus pour faire au gouvernement de ce temps-là certaines demandes auxquelles il fut accédé, et c'est même à cause de ces demandes que mon honorable ami et les siens ont pu par suite renverser l'ancienne administration. Nous n'en persistons pas moins à croire que les cultivateurs savaient ce qu'ils voulaient et, pour ne parler qu'en mon propre nom, je crois que ce qu'ils demandaient leur était dû. Je suis prêt à faire la lutte pour ce principe.

M. SCHAFFNER: Oui, aujourd'hui que vous êtes dans l'opposition.

[M. Oliver.]

M. OLIVER: Peut-être ne pourrais-je mieux faire que de mettre devant la Chambre, pour être consignées dans les Débats, certaines déclarations de ces délégués aux membres du Gouvernement, attendu qu'elles ont un rapport intime avec le problème du renchérissement de la vie. Ils disent dans leur mémoire:

Au cours des quatre années antérieures au mois de janvier 1913, il s'est constitué 56 syndicats industriels dont l'ensemble des capitaux autorisés est de $456,938,266. Ces 56 syndicats ont absorbé 248 sociétés distinctes. Le total des capitaux de 206 de ces sociétés était d'à peu près $167,289,182; ce qui fait que le peuple du Canada, qui avait à pourvoir au paiement de dividendes sur une somme de 167 millions, se voit aujourd'hui contraint de le faire sur une somme égale à trois fois celle-là. Cet énorme accroissement de capitaux est presque en entier composé d'actions ordinaires qui, de l'avis de tous, représentent bien peu de fonds réellement versés, étant simplement de la protection capitalisée. Au nombre de ces syndicats, nous citerons ceux qui suivent: la Canada Cement Company, Montréal, avec un capital de 38 millions, a absorbé onze ocmpagnies ayant un capital total de $17,750,000; Ames-Holden et McCready, chaussures, capital $11,500,000, ont absorbé deux compagnies ayant un capital de $11,500,000; la Canada Cereal and Malting Company, ayant un capital de $3,250,000, a absorbé huit compagnies ayant un capital de $809,000; la Dominion Canners, Hamilton, avec capital de $12,500,000, a absorbé 45 compagnies distinctes, dont le capital a été indiqué comme étant de $1,324,000. Le total des capitaux des manufacturiers du Canada, qui était, en 1901, de $446,916,487, s'est trouvé être, d'après les chiffres du recensement, de $1,247,589,609 en 1911. Déduction faite de la valeur des matières premières, des salaires, de la force motrice, etc, l'excédent indique, pour 1901, un gain net de 19.82 p. 100 et, pour 1911, de 25 p. 100 sur le chiffre des capitaux autorisés.

Dans les observations présentées, tant par le premier ministre que par le ministre des Finances, j'ai remarqué que ni l'un ni l'autre ne pouvaient s'expliquer comment il était possible tout à la fois au cultivateur de recevoir plus et au consommateur de payer moins; et c'est là un sujet sur lequel ce mémoire jette de la lumière. Voici ce que disent les cultivateurs:

Le prix moyen payé aux cultivateurs l'année dernière pour des tomates aux fabriques d'Ontario a été de 30 cents le boisseau. Dans quelques cas, ce prix est descendu jusqu'à 27 cents et demi. On assure qu'avec un boisseau de ces tomates il se peut remplir, dans les circonstances ordinaires, 10 boîtes, dont le prix pour le consommateur est, dans l'ouest du Canada, de 20 cents par boîte.

Et maintenant je vous demanderai s'il n'y a pas lieu pour le producteur à une hausse des prix et à une baisse pour le consommateur. Le Gouvernement a bien de la peine à montrer que l'écart entre les prix

payés par les producteurs et ceux que paye le consommateur n'est pas excessif et ne constitue pas une extorsion au préjudice de l'un ou de l'autre. C'est son affaire, monsieur l'Orateur. Mais continuons:

C'est-à-dire que ce qui vaut au cultivateur de la province d'Ontario trois cents, le cultivateur du Manitoba le paye 20 cents. Le recensement de 1911 montre que les fabricants de conserves de fruits et de légumes ont eu un excédent de recettes égal à 50 p. 100 du chiffre des capitaux employés dans les affaires. A la réunion annuelle de la "Dominion Canners, Limited", en décembre dernier, il a été annoncé que les gains nets de la compagnie, après paiement de toutes les charges fixes, étaient de 12 p. 100 sur les actions ordinaires, qui sont censées ne représenter aucune valeur effective et qui se vendaient à la bourse à 86.

La protection a pour but d'accroître le prix des marchandises dans l'intérêt des fabricants du pays. On peut sans crainte supposer qu'ils ajouteront au prix de vente de leur marchandise la totalité du droit qui les protège. Or, les chiffres du recensement et ceux du commerce pour 1911 font voir que, pour chaque dollar de marchandises importées avec droits à payer, nous en avons fabriqué pour quatre dollars, et, par conséquent, pour chaque dollar payé au gouvernement sous forme de revenu, nous en avons payé quatre aux manufacturiers.

Je n'entends pas discourir bien longuement sur la situation du pays, mais il ne sera pas mauvais, je crois, de rapporter ici le témoignage de gens dont l'autorité ne saurait être méconnue par personne dans cette Chambre non plus que dans le pays. Par là je vais démontrer le devoir qui incombe au gouvernement du Canada et dont le pays lui demande de s'acquitter.

Dans le "Citizen" d'Ottawa, qui est généralement tenu pour être à la dévotion du gouvernement du jour et qui se publie assez près de cette salle pour savoir un peu à quoi s'en tenir, je lis ce qui suit:

Le chômage au Canada.

De presque tous les centres de population du Canada arrive la nouvelle du chômage de groupes nombreux qui sont dans la détresse. Depuis plusieurs mois existe dans les villes de l'Ouest une cruelle suspension de travail. Le nombre de gens sans emploi dépasse de beaucoup celui auquel il faut s'attendre lorsque prennent fin les travaux de la saison dans les provinces des prairies et que, par suite, demeurent sans ouvrage ceux que l'on y employait. La même situation s'est présentée dans la Colombie-Anglaise. A Régina, dans la Saskatchewan, les choses en sont rendues au point que la police éprouve de la difficulté à maintenir l'ordre et on a craint un temps que la loi martiale ne dût être proclamée. Le fourneau, cette institution de mauvaise augure, a fait son apparition dans ce pays jeune et prospère. A Montréal, des centaines d'individus se sont avancés à la file pendant la nuit pour recevoir du pain et du café. A Toronto, on estime qu'il y a, à l'heure qu'il est, 15,000 hommes sans emploi, et le nombre va en augmentant.

Dans le "Free Press", publié ici dans la capitale, je lis aujourd'hui même ce qui suit:

Toronto veut qu'on inaugure des travaux. Trente millions de dollars pour venir au secours des sans-travail.

Toronto a adopté le plan auquel on a eu recours aux Indes en temps de famine et a demandé au gouvernement d'arranger des travaux de secours. Il y a des plans et des crédits s'élevant à dix millions de dollars pour les améliorations du port, pour une nouvelle douane et un nouvel hôtel des Postes, et les chemins de fer ont aussi des plans pour une nouvelle gare.

Le total des travaux projetés s'élève à près de trente millions de dollars. Quelques-uns de ces travaux n'ont pas même été commencés, et ce qui est présentement en train se poursuit lentement.

Aujourd'hui quand le ministre des Finances a pris son siège en cette Chambre et a essayé de faire croire au pays qu'il ignorait quelles étaient les conditions, ou que les conditions fussent telles qu'elles sont:

Aujourd'hui le maire Hocken, le contrôleur Church et le contrôleur Simpson ont rendu visite à l'honorable M. Rogers, à l'hon J. D. Reid et à l'honorable L. P. Pelletier, et leur ont demandé d'inaugurer ces travaux avec la plus grande activité afin de donner de l'emploi à l'armée des sans-travail à Toronto.

L'hon. J. D. REID: Le "Free Press" ne dit pas la vérité. Je n'étais pas présent, et la première nouvelle que j'ai eue de tout cela a été en lisant le "Free Press."

M. OLIVER (lisant):

Ils ont aussi rendu visite au président de la Commission des chemins de fer, M. Drayton, et lui ont demandé de donner des ordres péremptoires enjoignant aux compagnies de chemins de fer de commencer immédiatement les travaux de la gare.

Toutes ces demandes ont été acceuillies avec la plus grande sympathie, et il y a lieu de croire que de grands efforts seront mis en œuvre afin de faire face à la situation révélée par les représentants de Toronto.

Le ministre des Finances nous a lu des extraits de la "Gazette du Travail" de 1907, relatifs aux conditions qui régnaient à cette époque. On trouvera sans doute bon que je donne à mon tour des extraits de la "Gazette du Travail" de décembre 1913, relatifs aux conditions qui règnent actuellement.

Victoria.—Le travail est languissant. Les conditions ne sont pas aussi bonnes qu'en octobre, et elles sont pires qu'il y a un an à la même date.

Nanaïmo—La situation est très peu changée depuis le mois dernier. La ville et le district sont remplis de désœuvrés par suite de la grève des charbonnages, ce qui amène des perturbations dans toutes les branches d'affaires.

Vancouver.—L'activité industrielle a été moindre qu'à la même date l'année dernière. Bon nombre d'ouvriers sans travail flânent dans les rues, et la situation est devenue si grave qu'à une réunion spéciale du conseil de ville, tenue le 21 novembre, une somme d'argent a été votée afin de commencer à donner du travail d'urgence aux hommes mariés, à raison de $2 par jour.

Lethbridge.—Il n'y a eu aucune amélioration dans les conditions du travail depuis le mois dernier, et il n'y a aucune demande pour les travaux agricoles. La ville a continué ses travaux d'égouts et de conduites d'eau, ce qui a donné du travail à nombre de gens qui sans cela n'auraient eu rien à faire. L'industrie du bâtiment a été languissante. Les travaux dans le parc de la gare se poursuivent toujours avec activité. Les charbonnages ont été très actifs, ce qui a donné du travail à un plus grand nombre que d'habitude. Toutes les autres branches d'emploi ont été tranquilles.

Et ainsi de suite, en quelque sorte, pour tout le reste.

Je crois que ces extraits peuvent suffire à nous persuader que le Gouvernement ne s'est jamais encore trouvé en face d'une situation aussi sérieuse que celle-là. La position qu'il veut assumer, et qu'il a prise jusqu'ici, c'est qu'il n'a ici aucune responsabilité; que son seul devoir est d'imposer des taxes et de dépenser l'argent comme il le voudra et d'attendre que les choses s'améliorent. Alors il serait à désirer que le public sût une bonne fois à quoi s'en tenir à ce sujet, et qu'il pût voir le Gouvernement tel qu'il est, c'est-à-dire comme un gouvernement détenant le pouvoir et qui est non seulement incapable et mal disposé, mais absolument ignorant des conditions qui exigent son attention.

En admettant qu'il y a des conditions qui exigent qu'on s'en occupe, me permettez-vous, monsieur l'Orateur, de soumettre à la Chambre quelques renseignements et quelques-unes de mes propres vues exposant comment et pourquoi ces conditions existent, afin d'attirer l'attention sur les moyens nécessaires pour les faire disparaître. Mon honorable ami a déclaré, et a maintes fois répété, que les conditions au Canada ne diffèrent pas de celles qui règnent par tout l'univers; qu'elles ne sont que ce qu'elles étaient en 1907. Quelles étaient les conditions en 1907? Chacun sait que les conditions, au Canada, étaient dues immédiatement, directement et sans conteste à une telle condition de panique financière aux Etats-Unis qu'on n'en avait rarement vu une semblable auparavant dans le pays voisin, panique qui ne s'est jamais présentée depuis, et qui n'existe certainement pas maintenant. A cette époque-là, le Canada souffrait d'une diminution sérieuse de production. Nous venions de passer, dans l'Ouest, par un terrible hiver qui avait fait périr une bonne moitié des animaux dans les ranches, supprimant ainsi plusieurs millions de dollars durant l'hiver de 1907-1908. L'été avait été peu favorable. Les moissons étaient en retard. La récolte était endommagée. Les conditions étaient peu favorables au Canada; mais cependant c'était la panique des Etats-Unis qui avait causé la pénurie d'argent et avait créé les difficultés contre lesquelles il nous fallait lutter à cette époque. Aujourd'hui, comme on l'a dit et répété, le Canada a obtenu la plus belle récolte qui se soit encore vue jusqu'ici. La moisson s'est faite dans les conditions les plus favorables, et la vente s'est poursuivie dans les conditions les plus favorables, sauf en ce qui concerne les prix. Il n'existe aucune panique aux Etats-Unis. Les conditions de finances et de main-d'œuvre sont aujourd'hui meilleures aux Etats-Unis qu'au Canada. Dans la Grande-Bretagne, les conditions sont non seulement satisfaisantes mais absolument magnifiques, tant sous le rapport de la main-d'œuvre que de la finance. Le Canada occupe aujourd'hui une situation unique de dépression, en dépit de la récolte la plus abondante qui se soit encore vue jusqu'ici. En 1907, malgré l'hiver terrible précédent et l'été peu favorable, le Canada occupait l'une des situations les plus avantageuses parmi les pays nous intéressant, en ce qui concerne les finances. Il n'y a aucune comparaison entre les conditions de 1907 et celles d'aujourd'hui.

De même que les conditions de 1907 avaient une cause, qui était la panique aux Etats-Unis, de même les conditions actuelles ont une cause, et ces conditions exigent qu'on y porte remède. Mon honorable ami le ministre des Finances a maintes fois répété que le remède aux conditions actuelles, c'est-à-dire le renchérissement de la vie et le manque d'argent, consistait en une augmentation de produits industriels et agricoles et en une plus forte population. Il n'y a aucun doute que le remède est là; mais mon honorable ami ne nous a pas dit comment il allait appliquer ce remède, et il n'a même jamais émis la moindre idée qu'il était responsable de cette application. Laissez-moi vous dire comment le mal a pris naissance, autant que je puis voir. On a déjà tout dit pour démontrer que quand tous les grands financiers, tous les grands établissements industriels et toutes les grandes organisations de transport sont d'un côté, la source de la richesse du Canada est la terre; et le progrès de cette

richesse dépend absolument du progrès de la culture du sol, qui se rattache au développement agricole des provinces des prairies. Si la prospérité a été sans cesse grandissante au Canada, cela est dû au surcroît de production des provinces de l'Ouest.

Mon honorable ami le ministre des Finances a presque versé des larmes quand il a rappelé que le précédent gouvernement n'avait pour ainsi dire tenu aucun compte de l'industrie agricole. Mon honorable ami ignore-t-il donc que sous le précédent gouvernement, et en m'en rapportant aux renseignements qui lui ont été communiqués à lui-même, entre autres par les délégués des provinces de l'Ouest et d'Ontario, l'étendue en culture dans les trois provinces de l'Ouest était, en 1901, d'environ 2,500,000 acres, et que cette étendue s'était accrue en 1911 à plus de 17 millions d'acres? Cette même agriculture que le précédent gouvernement n'avait pas encouragée s'était multipliée sept fois en 10 ans, sous l'administration précédente. Je viens demander à mon honorable ami s'il a quelque espoir de voir le même miracle se réaliser sous son administration, même avec l'aide de son million annuel de dollars pour l'instruction agricole?

C'est le développement agricole de l'Ouest qui a fait le Canada; c'est lui qui a construit les chemins de fer, qui a ouvert les fabriques, qui a donné des dividendes aux banques, qui a créé les grandes maisons commerciales, qui en somme a réalisé tout ce qui a signifié quelque chose depuis quelques années. Ce fut là la base de tout. Le "homesteader" des prairies, avec sa paire de bœufs ou de chevaux et sa charrue, dont on a dit tant de mal parce qu'il ne produit que du blé, celui-là même à qui mon honorable ami a conseillé de se mettre à la culture mixte afin de sauver le pays, c'est là l'homme qui a fait le Canada. Comment a-t-il été traité par mon honorable ami et ses collègues depuis qu'ils sont au pouvoir? Ils veulent l'instruire. C'est fort bien. Mais il lui faut quelque chose de plus que l'instruction. J'aimerais à dire à mon honorable ami que le cultivateur a déjà une assez bonne instruction en ce qui concerne ses affaires. Il suffit de voir ce qu'il a fait pour se convaincre de cette vérité.

Permettez-moi d'attirer l'attention de la Chambre sur l'année 1911, qui fut l'année même où mon honorable ami est entré en fonctions. Nous avions été alors fort malchanceux sous le rapport de la température. La récolte était endommagée, et il y avait congestion de trafic sur les chemins de fer J'eus l'honneur de soumettre alors à la Chambre des faits et des chiffres qui n'ont pas été niés dans une mesure appréciable, montrant que la perte directe pour les producteurs de blé de l'Ouest, cette année-là, par suite de la congestion du trafic, pour laquelle il n'y avait aucune justification, qui n'aurait jamais dû exister, et qui ne serait pas survenue si le gouvernement avait pris les moyens d'y voir, avait été au moins de 10 millions de dollars.

En l'année 1912, il se présenta un nouvel ensemble de conditions peu favorables pour la moisson, il y eut de nouveau des retards pour le mouvement de la récolte, et il y eut une autre congestion de trafic. Je ne veux pas ennuyer la Chambre avec ces chiffres; mais si ma mémoire ne me fait pas défaut, alors qu'en 1911 les conditions étaient devenues si mauvaises et les faits avaient été rappelés si froidement à l'attention du Gouvernement qu'il dut enfin se décider à faire quelque chose. En l'année 1912, autant que je puis me rappeler, la congestion du trafic persista sans que le Gouvernement fît rien pour la faire cesser.

L'agriculteur de l'Ouest ne produit pas du blé pour son plaisir ou pour le voir pousser. Il le produit pour le vendre et du prix qu'il obtient dépend la possibilité qu'il a de continuer ses opérations. S'il réalise un profit il continue ses affaires, pourvu que le profit ne soit pas trop petit. S'il ne fait pas de profit, ce qui arrive au banquier, au manufacturier ou au marchand, arrive au cultivateur; le huissier se présente et il fait faillite. Un des facteurs qui affectent le prix du blé, c'est le coût du transport. La distance des champs de blé au marché final est énorme. Des sommes sont prélevées à chaque endroit, par l'élévateur qui emmagasine, par le chemin de fer, l'élévateur terminus, le navire sur les lacs, l'élévateur magasin, à nouveau, le chemin de fer, l'élévateur océanique, le navire océanique et de nouveau l'élévateur océanique.

On nous a parlé très longuement des coalitions des compagnies de navigation sur l'océan Atlantique et comment elles ont augmenté d'une façon indue les tarifs de fret pour le blé des agriculteurs de l'Ouest, en produisant une baisse des prix. Il n'y a pas de doute qu'il y a eu une coalition. On ne peut douter qu'elle ait atteint matériellement et limité le profit des agriculteurs de l'Ouest. Le transport océanique ne re-

lève pas de la juridiction de cette Chambre. C'est un magnifique sujet de déclamation et les discours faits sur cette question ont belle allure dans les Débats, mais ils ne signifient rien. Ils n'obtiennent rien, ils ne suppriment pas un sou des tarifs de transport et ils n'ajoutent rien au prix du blé pour le cultivateur. Mais il y a un chaînon de cette ligne de transport qui tombe sous la juridiction du Gouvernement et du Parlement du Canada, ce chaînon qui va de Fort-William à la tête du lac Supérieur, à tel port au fond de la baie Georgienne ou à tout autre port des lacs qui peut exister. C'est un chaînon de transport qui relève de la juridiction du Parlement et ce qui s'est passé sur l'océan s'est produit sur les lacs: un merger a été formé sur les lacs et le prix du fret sur les lacs a coûté de un à deux cents et même trois durant cette année et l'année précédente. Qu'ont fait nos amis du Gouvernement à ce sujet? Chacun se souviendra qu'à la session dernière un bill a été présenté pour autoriser une augmentation de capital dans le but exprès de donner à ce merger un plus grand empire sur la situation, et les faits annoncées dans les journaux donnaient comme raison de la formation de ce merger l'intention d'obtenir de l'argent pour le transport du blé. Quand la question a été portée à l'attention du Gouvernement, on lui a demandé de faire quelque chose. On a voté sur la question, mais qu'a-t-on répondu? Ils ont de l'argent à dépenser pour l'instruction du cultivateur, mais ils ne s'occupent pas de lui assurer un prix équitable pour son produit et de le protéger contre la rapacité ou l'extorsion des mergers et des coalitions.

Nous avons cette année 150,000,000 de boisseaux de blé sur le marché en ce moment. Le prix de chacun de ces boisseaux est basé sur le prix d'exportation. C'est-à-dire le prix de chacun de ces 150,000,000 de boisseaux a été réduit du montant extorqué par le merger des lacs, soit une moyenne de deux cents par boisseau, à ce que j'ai appris de source autorisée. Cela veut dire que l'on a pris cette année dans les poches des producteurs de blé, durant un hiver où le prix est anormalement bas, une somme de $3,000,000, à la connaissance et avec le consentement et l'aide du gouvernement de Sa Majesté au Parlement. Et ils vont sauver le pays par le montant d'éducation qu'ils se proposent de donner aux cultivateurs. Ils enseignent aux cultivateurs beaucoup de choses qu'ils ne connaissaient pas il y a quelques années, mais je pense que les cultivateurs vont leur apprendre quelque chose à la prochaine occasion.

J'ai dit à la Chambre que les agriculteurs de l'Ouest avaient perdu $10,000,000 sur la récolte de 1911. Je n'ai pas donné les chiffres pour la récolte de 1912, mais j'ai donné $3,000,000 pour celle de 1913. Qu'en résulte-t-il? Il en résulte que si les agriculteurs produisaient avec un bénéfice, il y a quelques années, quand l'agriculture se développait d'année en année, ayant augmenté de deux millions et demi à dix-sept millions d'acres en dix ans, elle est restée stationnaire durant les trois dernières années. L'augmentation de la production qui était la mine d'or du Canada ne s'est pas produite durant ces années-là et j'en ai donné la raison. L'immigration au Canada a augmenté, mais les inscriptions de homesteads ont diminué; il y a eu 10,000 inscriptions de moins dans l'année terminée le 31 mars 1913, qu'il n'y en avait eu dans l'année terminée le 31 mars 1911. C'est de cette façon que nos honorables amis ont poussé le peuple vers le sol, c'est ainsi qu'ils ont encouragé le développement de la culture et aidé à faire baisser le coût de l'existence.

J'ai cité du mémoire de la délégation des cultivateurs un extrait montrant le fardeau qui a été posé sur tous les consommateurs et plus particulièrement sur le cultivateur par la capitalisation des industries protégées et la formation des coalitions financières. J'ai mentionné la coalition des fabricants de conserves alimentaires qui ont augmenté de 70 p. 100 pour le consommateur le coût de ces produits, qui sont une nécessité dans la vie dans cette partie du pays. On nous répète que les cultivateurs ont besoin qu'on les laisse vivre. Le cultivateur a besoin qu'on lui fournisse une bonne opportunité et c'est au Gouvernement qu'il appartient de résoudre les problèmes qui se présentent et de fournir au cultivateurs l'opportunité à laquelle il a droit et qui saura bien, si on la lui fournit, en tirer plein profit pour lui-même et pour le pays. Mais quel rapport cela a-t-il avec les conditions financières et industrielles du Canada pris en entier? J'ai dit au commencement, et je le répète, de même que l'augmentation de production dans l'Ouest a été la mine d'or d'où était tirée la prospérité croissante du Canada pendant les dernières dix années, de même lorsque la production de cette mine d'or diminuera, la prospérité qui en découle cessera d'aug-

menter d'une façon correspondante. Si les cultivateurs de l'Ouest ne réalisent pas un profit, ils ne peuvent acheter les produits des manufacturiers de l'Est. S'il y a des usines fermées dans l'Ontario aujourd'hui, et il y en a; si un certain nombre d'entre elles ne fonctionnent que la moitié du temps et ne paient que des salaires réduits, et il y en a; si la perception des comptes est difficile et que l'argent soit rare, c'est parce que, dans une large mesure, les cultivateurs des prairies de l'Ouest n'ont pas été traités avec équité et avec justice par le Gouvernement actuel, depuis qu'il est entré en fonctions. Les ministériels peuvent dire: cela ne nous regarde pas. Je dis que cela les regarde. Lorsqu'il y a peu d'ouvrage et qu'il se fait peu d'affaires, c'est au Gouvernement d'en chercher la raison et d'y porter remède.

La raison, je la leur fournis, dans une large mesure, et je leur indique le remède. Qu'on améliore les conditions de transport dans l'Ouest en rendant le tarif plus favorable et en facilitant, d'une façon générale, les conditions relatives à l'exploitation des terres, et nous ferons de la culture sur une plus grande échelle, nous augmenterons la quantité des produits et développerons la prospérité. Nous ne saurions faire de brique sans paille. Si vous nous liez les mains, si vous nous imposez des fardeaux, s'il nous faut rétribuer d'une façon excessive les compagnies de chemin de fer, les compagnies de steamers, la coalition des fabricants de conserves et toutes les lignes de commerce et d'affaires qui peuvent réclamer la protection de ce Gouvernement, qu'on ne s'attende pas à de bons résultats; il faudra faire face aux exigences de la même situation que celle où s'est trouvé le pays à l'époque malheureuse où les prédécesseurs de l'ancien gouvernement détenaient le pouvoir et avaient adopté la même politique que celle qui fut prônée ce soir par mon honorable ami, et où le pays était acculé au même état de choses que celui dont il est aujourd'hui menacé de souffrir à courte échéance.

Mon honorable ami prétend qu'il ne faut pas modifier le tarif en temps de crise. Mais quand donc faudrait-il le modifier si ce n'est précisément en temps de crise? Pourquoi y a-t-il crise?—je m'adresse au ministre des Finances—parce que le peuple fait trop de dépenses pour ses moyens, parce qu'il lui faudrait augmenter ses revenus et réduire ses dépenses. En outre, il est certainement évident, même pour un ministre des Finances, qu'en facilitant l'écoulement des principaux produits du pays et en diminuant les taxes que l'on fait payer au peuple, on ferait disparaître dans une large mesure le malaise provenant de la rareté de l'argent. Mon honorable ami prétend le contraire; il vient nous dire que nous ne pouvons rien faire maintenant et qu'il nous faut attendre le retour de la prospérité. Je le prends au mot. Il a énoncé la politique de son gouvernement. A mon tour, je tiens à déclarer que je m'y oppose de toutes mes forces.

J'ai ici un article de journal que je désire soumettre à la considération de la Chambre. Il fait voir que les fardeaux dont on charge les épaules des cultivateurs de l'Ouest et de tous les consommateurs de ce pays sont exorbitants, qu'ils ont contribué à amener l'état de choses actuel et qu'ils exigent un remède de la part du Gouvernement. On va me répondre que l'ancien gouvernement n'a pas remédié à ce mal. Cela, je l'avouerai. Il y a bien des choses que l'ancien gouvernement n'a pas faites. S'il avait fait tout ce qu'il fallait faire, nous n'aurions pas besoin du Parlement actuel. Voici ce que je trouve dans le "Canadian Grocer" du 29 novembre 1912:

> Il y a plusieurs principales lignes d'épices que personne ne peut acheter, si ce n'est un véritable marchand détailleur,—

Qu'on veuille bien le remarquer, cela s'écrivait en 1912. L'ancien gouvernement avait alors cessé d'exister et l'on publiait cet écrit sous le rôgne du Gouvernement actuel:

> —Et il faut aussi les acheter de véritables épiciers en gros, au prix fixé par les fabricants. Ces lignes de marchandises comprennent les qualités bien connues de sucre, de céréales, de sirop, de conserves, de soupes, etc.

C'est-à-dire que les articles ordinairement nécessaires à la vie, les aliments de la plus grande utilité, nous nous les procurons sur un marché absolument restreint et à des prix fixés, non pas d'après la loi de l'offre et de la demande, mais par l'avarice de ceux qui contrôlent les marchés. Mon honorable ami dit que le tarif ne ferait pas de différence. Certes, comme je l'ai dit, il a si bien répondu lui-même à cette théorie, que j'aurais mauvaise grâce de passer mon temps à y répondre moi-même. Je ne sache pas que le tarif ferait toute la différence, mais je soumets,—et c'est un fait bien connu,—que le tarif est la fondation sur laquelle les coalitions se sont édifiées, et le fait de faire disparaître le tarif serait le premier pas, et le pas le plus nécessaire, dans le but de les briser. Mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham), me rappelle que je bats l'air en développant cet argument devant la Chambre. J'en ap-

pelle de nouveau à mon honorable ami, le ministre des Finances, qui a déjà prouvé absolument, non par des paroles, mais par des actes, la vérité de mon argument. C'est ce qu'il a fait lorsqu'il a enlevé la moitié du droit sur le ciment. Pourquoi a-t-il fait cela? Parce qu'il existait une coalition. Il croyait alors qu'une diminution de droits aurait un résultat bienfaisant pour les consommateurs de ciment.

Et il avait raison; il a eu tort lorsqu'il a rétabli le droit sur le ciment.

Quant à la question de la cherté de la vie et au conseil de mon honorable ami de nous mettre tous à élever des bestiaux pour l'abattoir, permettez-moi de donner à la Chambre quelques renseignements à un certain point de vue qui n'a pas été formé chez moi par les critiques des journaux sur la situation, mais par ce que j'ai vu.

D'après les commentaires des journaux, on semble en général croire que le bœuf est rare, parce que les prix sont élevés.

A l'heure actuelle, le bœuf est rare parce que le prix en était très bas, il y a quelques années. Les méthodes de mettre le bœuf sur le marché, au Canada, étaient telles, que l'on fit descendre le prix à la marge la plus basse possible, et des centaines de gens abandonnèrent l'élevage parce que cela ne payait plus. L'augmentation du prix du bœuf amènera une augmentation de la quantité, en temps et lieux; et si mon honorable ami le ministre des Finances veut bien ne pas empêcher notre bœuf d'avoir accès au marché américain, il peut être assuré que le prix que nous avons reçu à cause de notre accès au marché américain nous assurera en retour un approvisionnement convenable, dans le cours naturel des choses. En 1908, le prix moyen des bœufs pour l'abattoir, à Winnipeg, était de $3.53 par 100 livres. En 1913, le prix moyen était de $6.07 par 100 livres. Le prix a presque doublé à cet époque. Et aujourd'hui le prix, à Chicago, est de $7.50 par 100 livres. Maintenant je n'ai pas besoin de presser l'argument: pour le cultivateur comme pour toute autre homme d'affaires, c'est le profit qui se trouve dans la transaction qui lui permet de continuer ses opérations; s'il ne réalise pas de profit il ne peut rester en affaires; et lorsque le prix de son blé et de son bétail est abaissé de façon à manger son profit, il ne peut rencontrer ses obligations, il est forcé de se retirer d'affaires et la production s'en trouve réduite dans un degré correspondant. Assurez au cultivateur un bénéfice et il vous assurera des produits. Si vous ne lui permettez pas de réaliser des bénéfices, si vous favorisez les chemins de fer à son détriment, si vous favorisez aussi à son détriment la coalition des fabricants de conserves, les banques, et tous les autres intérêts, vous l'obligerez de renoncer à ses travaux et vous n'aurez d'autres résultats que ceux que vous avez déjà. Au cours de la dernière session nous avons revisé la loi des banques, nous y avons ajouté un amendement permettant aux banques d'avancer de l'argent en acceptant du blé en garantie, on a proposé aussi qu'il fût permis aux banques d'avancer de l'argent en acceptant des bestiaux en garantie.

Cette proposition fut soumise à la considération du ministre des Finances, et l'on jugea convenable d'accorder cette permission aux banques, dans un cas comme dans l'autre. Mon honorable ami a-t-il alors fait retentir cette enceinte d'affirmations comportant que les cultivateurs feraient bien de se livrer à la culture mélangée, que tout le monde ferait également bien d'élever des bestiaux et des cochons et que toute aide que les lois pourraient assurer à cette fin serait assurée? Pas du tout. Il s'est opposé de toutes ses forces à la requête que l'on présentait. Il a laissé complètement de côté la disposition qui eût permis aux banques d'avancer de l'argent en acceptant indifféremment en garantie, soit des bestiaux ou du blé,—autre preuve de l'encouragement que mon honorable ami veut bien accorder au cultivateur dans la poursuite de ses entreprises. Il tient à instruire le cultivateur, mais il ne veut pas le mettre à même de faire des affaires selon les principes applicables aux affaires en général.

Je combats tout particulièrement mon honorable ami sur ce point, que le Gouvernement ne doit rien faire à présent pour porter remède à la situation dont nous avons à nous plaindre. Je dis que si jamais il a été nécessaire d'agir, c'est bien à l'heure actuelle et sans autre retard. S'il nous faut attendre l'exposé budgétaire, cet exposé devrait nous être fourni dès maintenant, et s'il contient un remède, ce remède doit être appliqué immédiatement.

Quant à la récolte de l'année dernière, elle n'est plus entre les mains des cultivateurs et le prix du blé, comme on peut le voir, monte graduellement. Le ministre des Finances et le Gouvernement dont il fait partie auraient pu faire tomber dans les goussets des cultivateurs de l'Ouest de $4,000,000 à $8,000,000 comme partie du prix de cette récolte, et ils auraient pu le faire

d'un trait de plume. Cela aurait pu être considéré comme de l'encouragement. Il eût suffi au ministre des finances d'abolir les droits sur le blé; ce qu'il a fait à moitié par rapport au ciment, il aurait pu tout aussi bien le faire par rapport au blé. La différence des prix entre Winnipeg et Minneapolis au sujet d'une même qualité de blé s'est élevée de trois à six cents par minot, cette année; elle est d'environ six cents aujourd'hui. Si le ministre des Finances avait songé à assurer aux cultivateurs de l'Ouest le bénéfice d'un accès libre au marché de Minneapolis, il aurait pu le faire sans attendre la session du Parlement. Il n'a pas attendu la session pour réduire les tarifs sur le ciment et il n'aurait pas eu besoin de l'attendre pour réduire les droits sur le blé.

D'ailleurs il pourrait être certain de faire sanctionner une pareille démarche par le parlement. Les cultivateurs de l'Ouest ont aujourd'hui en caisse $5,000,000 à $8,000,000 de moins qu'ils n'en auraient eu si le ministre des Finances et ses collègues avaient seulement osé faire un trait de plume. Je vous le demande, la possession de cette somme n'aurait-elle pas contribué à modifier la situation où se trouve aujourd'hui le pays, sous le rapport financier? La distribution de ces $5,000,000 dans les prairies de l'Ouest n'aurait-elle pas sauvé plus d'un cultivateur de la banqueroute et n'aurait-elle pas tenu, cette année, plus d'un débiteur hors de l'atteinte du huissier. Je prétends que oui, je dis que cette somme aurait contribué à tenir les manufactures de l'Ontario en activité, à faciliter aux banques et aux maisons d'affaires la perception de ce qui leur était dû et à favoriser tous les intérêts du Dominion.

Mais le ministre des Finances a une politique; c'est, dit-il, la politique Nationale de 1878. Il est en faveur d'un tarif élevé et il ne veut pas admettre qu'un changement de tarif puisse créer une différence dans le prix de la vie; il ne veut pas non plus admettre, je suppose, qu'une modification du tarif puisse causer une différence dans le prix du blé. Son gouvernement devra s'en tenir à cela, et c'est sur ce point qu'il sera jugé. L'honorable député de Red-Deer lui a dit ce qui était survenu par rapport à l'avoine; il lui a signalé que parce que les Etats-Unis avaient réduit le droit sur l'avoine à six cents par minot, nous avons pu envoyer aux Etats-Unis plusieurs millions de minots d'avoine. A quoi faut-il attribuer le salut de la situation par rapport à cette céréale? Nous vendions l'avoine 16 cents à 18 cents le minot; était-ce un prix rémunérateur ou même pouvant couvrir seulement les frais de production? Le ministre des Finances sait bien que non, car il a été élevé sur une ferme. Ce résultat nous le devons à la réduction des droits par les Etats-Unis; c'est cela qui nous a permis d'expédier dans ce pays tout l'excédent de notre avoine et de sauver la situation par rapport à cette céréale. Même, nous avons dû payer six cents par minot sur la quantité expédiée, parce que c'est le producteur canadien et non pas le consommateur américain qui a payé ce droit.

Cependant, le ministre des Finances vient nous dire que ce n'est pas le temps de faire des changements dans le tarif, alors que le cultivateur des prairies serait capable d'acheter les fruits de sa table sans payer de droits; ce n'est pas le temps de faire des changements dans le tarif ni d'accepter les dispositions de la convention de réciprocité et de permettre au propriétaire de vergers du Canada de vendre leurs pommes dans des villes dont la population s'élève à des centaines de mille âmes, tandis qu'ils sont aujourd'hui obligés de compter sur une clientèle de quelques dizaines de milles âmes. Certes, si jamais gouvernement a dû faire preuve d'énergie et voir à alléger le fardeau qui pèse sur les épaules du peuple canadien, c'est bien à l'heure actuelle. Au Gouvernement de répondre aux exigences de cette situation; il en a eu l'occasion, il a énoncé sa politique, il juge qu'il n'y a rien à faire pour ce pays. Le Gouvernement est entre les mains de ceux qui l'ont fait, pour qu'il leur obéisse, et le pays ne sera sauvé que s'ils le veulent bien.

Je regretterais de terminer mes observations sans parler d'un sujet déjà traité par tous ceux qui ont adressé la parole jusqu'à présent sur l'adresse, c'est-à-dire la question navale. Je ne veux pas faire allusion à la politique navale du Gouvernement, parce que s'il a une politique au sujet du tarif il semble ne pas en avoir au sujet de la marine. Je serai bref, mais je me permettrai au moins de dire ceci: le premier ministre, ses collègues et ses partisans qui ont adressé la parole, les journaux à sa dévotion, ont affirmé à grands cris que leur politique navale était inspirée par et reposait sur le principe de la fidélité à l'empire, qu'ils obéissaient à l'idée de

fortifier ce grand empire qui représente la cause de la liberté dans le monde. Il est étrange, souverainement étrange, que les circonstances aient si vite changé, qu'une question exigeant, il n'y a pas plus d'un an, une politique définie, et d'énormes dépenses, au point de faire juger nécessaire de faire ravir à cette Chambre ses privilèges traditionnels et essentiels; il est étrange, dis-je, que ce même Gouvernement vienne devant nous et n'ait pas un mot à dire concernant la politique de défense navale. Me sera-t-il permis de dire que, dans mon humble opinion, s'il doit se réclamer d'un impérialisme sincère, comme d'une inspiration vraiment patriotique à l'égard du Canada, il lui faudra faire, avant la fin de cette session, une déclaration concernant la question d'une politique navale permanente de défense navale canadienne, ayant rapport à la situation du Canada et à ses obligations envers l'empire.

Ces messieurs se sont attribué beaucoup de mérite tout en cherchant à déprécier l'attitude et les vues de leurs adversaires. Ils ont épuisé le dictionnaire pour exprimer en termes convenables leur incomparable loyalisme et leur ardeur à s'enrôler à la défense de l'empire, ardeur aujourd'hui dégénérée en une querelle avec le Sénat. Il y a un an, ils ne pouvaient assez dire les sacrifices qu'ils étaient prêts à s'imposer dans l'intérêt de l'empire; aujourd'hui, ils se contentent de menacer le Sénat. Ce procédé est non seulement inconvenant, il est antiparlementaire et même inconstitutionnel. Il est inouï que les motifs du Sénat aient été mis en question dans cette Chambre. De quel droit le premier ministre veut-il dire que le Sénat, corps non inférieur à cette Chambre, n'agit pas de lui-même et d'après les bonnes raisons qui devraient être les siennes. Je soutiens qu'une déclaration comme celle-là, venant du premier ministre, n'a aucune raison d'être. Le parlement impérial a attribué au Sénat canadien une certaine responsabilité. Parce que le Sénat a jugé à propos d'agir dans l'exercice de cette responsabilité, selon l'avis de la majorité de ses membres, est-ce à dire qu'il doive être dénoncé dans cette Chambre et menacé comme il l'a été par le premier ministre. Tel n'est pas le gouvernement parlementaire dans son vrai sens. Tout le monde sait qu'une menace proférée contre le Sénat est une absurdité. Il n'existe aucun moyen d'exécuter cette menace, même en ayant recours à la puissance du premier ministre lui-même. Notre constitution nous vient du parlement impérial et lui seul a le pouvoir de reviser notre constitution. Si le peuple canadien doit être appelé à se prononcer sur les droits où les méfaits du Sénat, le Gouvernement, s'il a une politique à laquelle il croit, et à laquelle le Sénat ne croit pas, doit soumettre ses vues au peuple chaque fois qu'il en aura l'opportunité. Si le Gouvernement avait cru avoir raison et que le Sénat fût dans son tort il aurait remis devant cette Chambre, à cette session, la loi des bons chemins, la loi des réseaux subsidiaires et la loi navale. Mais il savait qu'il avait tort et que le Sénat avait raison et il n'a pas osé venir de nouveau soumettre au tribunal de l'opinion publique cette législation. On a préféré rester dans l'ombre, faire des menaces et des insinuations, avec l'espoir de prendre l'électorat par surprise, par de fausses représentations et par l'ignorance aux prochaines élections générales.

Si ces moyens sont bons, qu'on les produise au grand jour et qu'on les soumette au peuple. Nous, de l'opposition, nous sommes prêts à défendre la position que nous avons prise, et je suis persuadé que le Sénat prendra de nouveau l'attitude qu'il croira convenable lorsque l'occasion s'en présentera. Mais, nonobstant la querelle qui existe entre le Sénat et le Gouvernement, je prétends que le Gouvernement ne peut se dérober au devoir qui lui incombe de pourvoir à la défense navale du Canada, comme partie intégrante de l'empire. L'entente entre les nationalistes et les impérialistes qui devait être menée à bonne fin, sous le couvert d'une politique d'urgence, n'a pas d'excuse et si ceux qui prétendent être loyaux le sont, c'est le temps de le prouver en soumettant à la Chambre une politique navale permanente. Le Gouvernement ne l'a pas fait, ce qui prouve qu'il n'ose pas le faire et que ses protestations de loyalisme à l'empire sont vaines et ont été faites sous de faux prétextes. Il a eu l'occasion de démontrer sa sincérité et il s'en est abstenu, parce qu'il est incapable de donner ce qu'il a laissé espérer. Il y a deux ans qu'il règne. Il a travaillé à éluder la question par une politique d'urgence et il n'y a pas réussi. Il n'énonce pas aujourd'hui de politique permanente. Confrontons son attitude avec celle qu'il prenait au cours de la dernière session en déployant, au Parlement, son loyalisme envers l'empire et en lui soumettant les grandes propositions que l'on sait, pour le salut de l'empire. Voici qu'il n'a plus même de politique susceptible d'avoir aucun effet au point de vue de la sécurité du Canada ou de celle de l'empire.

Je le répète, jamais un gouvernement ne s'est présenté devant le Parlement canadien avec un programme aussi pauvre, avec aussi peu de propositions à lui soumettre. De même que pendant la dernière session le Gouvernement espérait se défendre au moyen du silence, ainsi espère-t-il aujourd'hui se protéger en n'adoptant aucune politique.

Dans un pays de 7,000,000 d'habitants, de 3,000 milles de distance, pays qui voit se dresser devant lui chaque jour des problèmes qui demandent impérieusement solution, on ne saurait remplir l'attente de l'opinion publique par une politique d'aveuglement, d'inertie, de piétinement sur place.

M. MARSHALL: J'étais absent, lorsque le député d'Edmonton (M. Oliver) a parlé des conserves alimentaires; mais il a affirmé, paraît-il, que depuis quinze ans, le prix des conserves alimentaires avait augmenté de 70 p. 100.

M. OLIVER: C'est ce qu'on m'a dit.

M. MARSHALL: Vous faites erreur. Les conserves alimentaires sont meilleur marché aujourd'hui qu'il y a cinq ans. Les tomates sont de 35 p. 100 meilleur marché que l'an dernier; les pois, 25 p. 100 et le maïs, 10 p. 100 meilleur marché.

(Sur motion de M. Edwards, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance et la Chambre s'ajourne à dix heures cinquante minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mercredi, 21 janvier 1914.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA.

M. SINCLAIR demande à déposer le bill (n° 9) modifiant la loi concernant la marine marchande du Canada.

—L'objet du présent bill est d'autoriser les capitaines possédant des permis de cabotage de naviguer, dans la direction du sud, jusqu'à l'embouchure de la rivière de la Plata. Autrefois, les capitaines munis de permis de cabotage pouvaient naviguer dans toutes les parties de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud; ils pouvaient même doubler le cap Horn, si tel était leur bon plaisir. Il y a quelques années, leur privilège, dans la direction du sud, a été limité au cap Hatteras, mais, depuis, la limite a été quelque peu reculée, jusque vers l'embouchure du fleuve des Amazones. Un très grand nombre de navires sont commandés par des capitaines que leurs affaires appellent dans l'Amérique du Sud, dans le Rio et la rivière de la Plata, et je ne vois aucune raison pour que ces capitaines ne soient pas autorisés à entrer dans ces ports. L'objet du bill est de définir les régions dans lesquelles les capitaines munis d'un permis de cabotage peuvent naviguer et de permettre à ces derniers d'aller plus loin vers le sud.

(La motion est adoptée et le bill subit sa 1re lecture.)

1re LECTURE

De divers projets de loi:

Le bill n° 8, déposé par M. M. Martin, modifiant la loi des chemins de fer

Le bill n° 10, déposé par M. A. C. Macdonell, concernant la "Barcelona Tranction Light and Power Company, Limited."

Le bill n° 11, déposé par M. Stevens, concernant la "Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company."

Le bill n° 12, déposé par M. Douglas, concernant la "Calgary and Edmonton Railway Company".

Le bill n° 13, déposé par M. W. H. Sharpe, pour autoriser la "Central Canada Railway Company".

Le bill n° 14, déposé par M. A. K. Maclean, concernant la "Eastern and Canada Savings and Loan Company, Limited" et pour changer son nom en celui de "Eastern Canada Savings and Loan Company".

Le bill n° 15, déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada.

Le bill n° 16, déposé par M. Bickerdike, concernant le chemin de fer Lachine-Jacques-Cartier-Maisonneuve.

Le bill n° 17, déposé par M. Fripp, concernant la "Ottawa, Northern and Western Railway Company."

Le bill n° 18, déposé par M. Currie, concernant la "Tillsonburg, Lake Erie and Pacific Railway Company."

Le bill n° 19, déposé par M. Nesbitt, concernant la "West Ontario Pacific Railway Company."

Le bill n° 20, déposé par M. W. H. Sharpe, concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

MORT DE LORD STRATHCONA.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Je n'ai aucun doute que tous les membres de cette Chambre, à quelque parti qu'ils appartiennent, admettent qu'il convient que nous payions un tribut de respect à la mémoire du grand Canadien qui est décédé hier. Je revendique lord Strathcona comme Canadien, car, bien qu'il soit né dans l'ancienne mère patrie au delà des mers, presque toute sa carrière active s'est écoulée au Canada, au service duquel il a consacré tant d'années de sa vie.

Il a fourni une carrière remarquable et, dans les premières années surtout, il s'est trouvé en présence de situations plus ardues et a eu à surmonter des difficultés plus grandes que celles qui sont ordinairement dévolues au commun des mortels. Quand on jette un regard sur la longue carrière de cet homme remarquable, on est en quelque sorte tenté de rappeler tout ce qui s'est accompli dans les domaines de Sa Majesté sur ce continent, depuis le jour où lord Strathcona y faisait son entrée, à l'âge de dix-huit ans. A cette époque, la situation politique était loin d'être rassurante et certaines parties du pays étaient même en état de rébellion. Nous n'avions pas encore conquis le droit de nous gouverner nous-mêmes et nous ne jouissions pas de la plupart de ces libertés constitutionnelles qui nous ont été octroyées depuis.

Il avait déjà fourni presque la moitié de sa longue carrière lors de l'établissement de la Confédération et après son arrivée au pays, en 1838, il a été témoin de ce que l'on pourrait appeler la complète transformation de l'Amérique septentrionale.

Il avait été un des hommes publics les plus en vue du Canada, pendant plus d'un quart de siècle, lorsqu'il a accepté, à l'âge de 76 ans, de remplir les fonctions de haut-commissaire du Canada. Mon très honorable ami sait peut-être encore mieux que moi avec quel dévouement il a rempli les devoirs de cette charge.

J'ai connu un grand nombre d'hommes pénétrés du sentiment du devoir, mais je n'en ai jamais rencontré qui ait pratiqué cette vertu à un degré aussi remarquable que lord Strathcona. Quand le poids des ans fut parvenu à appesantir ce corps vigoureux, c'était parfois un spectacle touchant de voir quel empressement et quel dévouement il apportait à l'accomplissement de ses fonctions, dans les moindres détails. Pendant que je l'ai connu—ce fut surtout pendant les dernières années de sa vie—ce qui m'a particulièrement frappé, c'est que les ans paraissaient n'avoir diminué en rien la fraîcheur de son intelligence ni la vigueur de sa volonté. Les fonctions qu'il a eu à remplir à titre de haut-commissaire du Canada étaient toujours importantes et souvent délicates; nous avons la satisfaction de pouvoir nous dire que personne n'a été plus que lui fier du Canada, fier de ce que ce pays a fait par le passé, fier de ce qu'il pourra accomplir dans l'avenir; personne n'a porté un plus vif intérêt à tout ce qui touche à l'honneur, à la dignité et aux intérêts canadiens.

Il n'est pas nécessaire de rappeler aux membres de cette Chambre les événements les plus marquants de cette belle carrière. Au milieu des obstacles les plus pénibles, il n'a cessé d'avancer avec une indomptable énergie et une force de caractère qui en ont fait depuis nombre d'années une des grandes figures de l'empire.

Puisse l'exemple de sa vie être une source d'inspirations et une leçon pour tous les Canadiens et je dirai même pour tous les sujets de l'empire. Il a été dit, il y a déjà plusieurs années, que Thomas Carlyle avait passé sa vie à prêcher l'énergie au peuple le plus énergique de la terre. Mêmes aux populations des possessions britanniques, certaines leçons d'énergie ne sont peut-être pas inutiles et j'ai la conviction que toutes celles que renferme la longue et glorieuse carrière de lord Strathcona ne seront pas perdues pour le Canada.

Ce n'est pas le moment d'entrer dans le détail des grands services qu'il a rendus. Au poste qui lui a été confié, il a rempli des fonctions très importantes et ses services ont été précieux pour le Canada et l'empire. Ses libéralités et ses dons charitables sont trop connus pour qu'il soit nécessaire de faire plus que les signaler en passant. Je considère que ce serait un tribut de respect, approprié à sa mémoire, que d'ajourner les délibérations de la Chambre jusqu'à demain et je proposerai, appuyé par sir Wilfrid Laurier, de lever la séance. Toutefois, avant de soumettre cette proposition, je tiens à donner lecture à la Chambre d'un message que Son Altesse Royale

le Gouverneur général, a reçu du secrétaire d'Etat des colonies. Ce message est ainsi conçu:

Londres, 21 janvier 1914.

Au nom du gouvernement de Sa Majesté, je désire transmettre au gouvernement et au peuple du Canada, par l'entremise de Votre Altesse Royale, l'expression des profondes sympathies provoquées par la perte que vient de subir le Dominion par la mort de lord Strathcona, haut-commissaire du Canada à Londres depuis dix-sept ans, sympathies partagées par ses nombreux amis dans le Royaume-Uni et dans tout l'empire.

Depuis nombre d'années, son nom nous est familier, personnifiant réellement aux yeux de tous l'âme canadienne et le merveilleux progrès du pays illustré par sa remarquable carrière qu'ont signalée d'importants services rendus au pays et sa princière libéralité. Aussi sa mémoire tiendra-t-elle une place honorable et durable dans les annales du Dominion, auquel il a consacré sa vie jusqu'au dernier moment.

(Signé) : Harcourt.

En terminant, au nom du Canada, au nom de tous les députés et au nom du peuple canadien tout entier, j'en ai la certitude, je puis transmettre à la fille et à tous les membres de la famille de l'illustre défunt l'assurance de nos profondes sympathies et de regrets provoqués par sa mort.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, tous ce que le Gouvernement aurait pu proposer ou suggérer pour honorer la mémoire de l'illustre défunt dont nous déplorons la perte, aurait rallié. la cordiale approbation des députés de la gauche, dans la conviction que tout ce que nous pourrions faire serait impuissant à exprimer le sentiment de profond regret éprouvé par le pays tout entier. Je ne sache pas que, depuis la mort de sir John Macdonald, le trépas d'un Canadien ait provoqué une explosion de regrets comparable à celle qu'évoque en ce moment la mort de lord Strathcona. Pleuré par Sa Majesté le Roi, dont il était l'ami personnel; par les pairs du royaume dans la maison desquels il avait occupé un rang honorable; par les représentants du commerce et de l'industrie dans la métropole commerciale et financière du monde, qui avaient trouvé en lui un égal; par les pauvres de Londres, pour qui en maintes circonstances il fut l'incarnation d'une bienveillante providence; par le peuple d'Ecosse, son pays natal, avec lequel il n'avait jamais perdu contact, il est aussi pleuré au Canada, sa patrie d'adoption, par toutes les classes de la population, riches et pauvres, grands et petits, sans distinction de culte ou de race. Cette explosion de regrets est un tribut qui n'est rendu qu'aux puissantes personnalités et c'est parmi ces dernières qu'il figure indubitablement. Le secret de ces regrets, si profonds et si universels, s'explique par le fait que partout où il passait, et parmi tous ceux avec lesquels il est venu en contact, les Indiens de la forêt ou de la prairie, les hommes politiques les plus éminents et les représentants du commerce les plus en vue au Canada, ou dans les plus hautes sphères à Londres, partout il créait une impression profonde et durable.

Il n'avait que dix-huit ans lorsqu'il vint au Canada, il a plus de soixante-quinze ans. A cette époque, toute sa fortune se bornait à la bonne éducation pratique d'un jeune Ecossais et à une large part des qualités caractéristiques de sa race, l'âpre courage du commerce, la prudence et la fermeté—fermeté qui, sans s'affirmer bruyamment, savait résister avec la force du diamant à tous les revers, et ne se laissant jamais éblouir par le succès même le plus phénoménal.

Parti du bas de l'échelle au service de la compagnie de la baie d'Hudson, où il débuta à titre de simple commis, il s'éleva graduellement au sommet et, à la mort de sir George Simpson, en 1860, il devint d'abord de fait et plus tard de fait et de nom le gouverneur de cette célèbre compagnie, charge qu'il occupa jusqu'au dernier jour de son existence. Il conviendrait peut-être d'observer ici que, depuis que s'est effectuée la fusion de la compagnie de la baie d'Hudson avec la compagnie du Nord-Ouest, en 1821, il y a presque un siècle, cette puissante institution a été gouvernée par deux hommes: sir George Simpson et lord Strathcona.

Lorsque le gouvernement canadien fit l'acquisition des territoires du Nord-Ouest et de la Terre de Rupert, Donald Smith, comme il s'appelait alors, jouissait d'une souveraine influence dans ces territoires lointains; influence dont aujourd'hui on ne saurait guère se faire d'idée et qui à cette époque fut d'un inappréciable secours pour le Canada. On peut réellement affirmer que sans cette influence, le transfert de ces territoires au gouvernement canadien, qui ne s'effectua pas sans effusion de sang, aurait été encore plus tragique qu'il ne l'a été. A mon avis, ses services à cet égard n'ont jamais été pleinement appréciés, et à coup sûr on ne les a jamais trop exaltés. Le système de la compagnie de la baie d'Hudson tendait à conserver ces territoires lointains a titre de vaste pays de chasse; mais le sens commer-

cial si pénétrant dont était doué lord Strathcona lui disait que nulle force ne pourrait endiguer le flot montant de la civilisation, et avec une promptitude toute caractéristique, il prit sans retard les mesures voulues pour effectuer le changement.

Les mesures qu'il prit eurent alors une valeur immense pour le Canada. Il comprit que le besoin était d'établir une communication entre l'Est et l'Ouest. A cette époque, le chemin de fer n'avait été prolongé vers l'ouest que jusqu'au Mississippi et il organisa, comme nous nous en souvenons, un puissant syndicat pour établir une communication par voie ferrée entre Saint-Paul, sur le Mississippi, et la rivière Rouge et de cet endroit, par eau jusqu'au confluent de la rivière Rouge et de l'Assiniboine, emplacement qui est devenu depuis fameux par la fondation de la ville de Winnipeg. Mais cela n'était qu'une mesure préliminaire; il appliqua tout son esprit et consacra toute son énergie à établir une communication par chemin de fer sur le sol canadien entre les provinces de l'Est et celles de l'Ouest et de là prit naissance le projet du chemin de fer canadien du Pacifique. C'est aujourd'hui un fait historique que dans la construction de ce chemin de fer il joua un rôle éminent, mais on ne sait peut-être pas aussi bien qu'on le devrait, qu'avant l'achèvement du Pacifique-Canadien, cette entreprise fut souvent en grand danger de subir un échec, et c'est grâce au courage splendide de lord Strathcona et de ses associés, qui ont risqué plus d'une fois tout leur avoir, qu'à la fin le Pacifique-Canadien put être construit.

Nous sommes fiers de nous souvenir qu'à une époque il fut membre de cette Chambre, et ceux qui comme moi-même et vous aussi, monsieur l'Orateur, eurent le privilège d'être ses collègues, peuvent donner l'assurance que son jugement sain, ses opinions modérées, sa conduite pleine de dignité, ont toujours commandé le respect des deux partis de la Chambre.

Il faut reconnaître que c'est à l'administration de sir Charles Tupper que nous devons la nomination de lord Strathcona comme haut commissaire à Londres, et aucun choix plus sage n'aurait pu être fait pour occuper cette charge élevée. Mon très honorable ami, le chef du Gouvernement, a donné un aperçu du grand dévouement avec lequel lord Strathcona se consacrait à ses fonctions et, comme l'a dit mon très honorable ami, je suis peut-être plus à même que lui de connaître des détails à ce sujet. Le dévouement de lord Strathcona à sa mission, sa courtoisie dans les affaires et les relations mondaines, son hospitalité généreuse, et par dessus tout, son empressement sans cesse en éveil pour mettre le Canada au premier rang dans toutes les questions importantes ou non, ont fait de lui un haut-commissaire idéal. La façon dont il s'est acquitté de ses devoirs a toujours été une source constante de fierté pour ses compatriotes.

Chacun sait que sa vie privée ressemblait à sa vie publique: il a été un mari modèle, un bon père et un ami fidèle. Il a eu le privilège d'arriver à un âge très avancé et peut-être ce fut pour lui un plus grand privilège encore de s'apercevoir, si vraiment il a voulu s'en donner la peine, que plus il avançait en âge, plus il s'attirait le respect, l'admiration et l'affection de ses compatriotes. En somme, son existence a été heureuse, et on doit dire que tout ce qu'il a acquis comme richesses, réputation, célébrité et estime publiques, il l'a gagné loyalement et l'a bien mérité.

J'ai l'honneur, monsieur l'Orateur, d'appuyer la motion de mon très honorable ami.

(La motion est adoptée et la séance est levée à deux heures et demie du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Jeudi, 22 janvier 1914.

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

DEPOT DE RAPPORTS ET DE DOCUMENTS.

Rapport du département de l'Agriculture pour l'exercice finissant le 31 mars 1913, déposé par l'honorable J. D. Reid.

Rapport du département du Service naval pour l'exercice finissant le 31 mars 1913, déposé par l'honorable J. D. Hazen.

Rapport des commissaires des chemins de fer pour l'exercice 1913; aussi rapport de la Commission du Transcontinental pour 1913, déposé par l'honorable Frank Cochrane.

Rapport du département de l'Industrie et du Commerce, partie II, pour l'exercice terminé le 31 mars 1913, déposé par l'honorable George H. Perley.

NOMINATIONS DANS LE PERSONNEL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. l'ORATEUR annonce qu'il a donné instruction au greffier de la Chamrbe de déposer sur le bureau sa recommandation ainsi que le rapport du greffier au sujet de la nomination de M. Francis H. Gisborne à la position de conseiller légiste du Parlement; de la promotion de M. A. G. Troop, greffier de la division en droit de la Chambre, du grade B de la deuxième division au grade B de la première division; de l'avancement de M. John Lockhart Godwin à la fonction de sous-commis au bureau des procès-verbaux, classe B de la deuxième division avec l'augmentation d'appointements prévue par le statut relatif au Service civil modifié; de la nomination de M. Joseph Smith à la fonction de chef des sténographes des députés à la classe A de la seconde division, d'après ledit statut.

1re LECTURE

DU BILL RELATIF A LA COLLISION ET AU SAUVETAGE EN MER.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer le bill (n° 21) modifiant le statut relatif à la marine marchande.

L'objet de ce bill, monsieur l'Orateur, est de modifier la loi relative aux collisions et au sauvetage en mer, de façon à permettre au gouvernement du Canada d'appliquer à la pratique l'adhésion qu'il a donnée, lors de la convention maritime internationale tenue, pour discuter ces questions, à Bruxelles, le 23 septembre 1910.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Ce projet de loi se rapporte-t-il à la convention tenue récemment, à Londres?

M. HAZEN: Non; il a trait à la convention tenue, à Bruxelles, en 1910.

On adopte la motion et le projet de loi est lu une 1re fois.

SERVICE TRANSATLANTIQUE DU COURRIER.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Je tiens à signaler au directeur général des Postes une plainte que j'ai reçue de Toronto et d'autres griefs de même nature que m'ont fait connaître les membres du "Board of Trade", de Montréal. Tous se rapportent au service transatlantique du courrier. Je vais lire deux paragraphes d'une de ces lettres et cela dans le but de fournir au ministre l'avantage de nous donner une explication:

Cher monsieur Lemieux,

Il règne beaucoup de mécontentement dans le monde commercial, ici, et aussi, j'en suis certain, ailleurs, au Canada, au sujet du service postal avec l'Angleterre qu'on nous donne, aujourd'hui. Si je comprends bien, nous avons à ce point le sentiment patriotique que nous ne souffrirons pas que notre courrier passe par New-York, bien que, par cette route, il puisse arriver à destination plusieurs jours plus tôt qu'il ne le saura faire par le service canadien. Mon expérience personnelle me permet de dire qu'à différentes reprises ma maison a ressenti les effets préjudiciables de cet état de choses, et je suis certain que vous n'éprouveriez pas beaucoup de difficulté à vous procurer la confirmation de ce que j'avance.

Un exemple concret: le courrier pour l'Angleterre s'est fermé, ici, mardi de la semaine dernière, à six heures du soir, et il n'y eut pas de courrier avant jeudi soir, alors qu'on l'a fermé pour l'expédier pour le départ du "Tunisian," samedi.

Je veux en outre demander au ministre des Postes si la convention subsiste toujours d'après laquelle une lettre étiquetée "viâ New-York" sera expédiée par la route de New-York et non par la route canadienne.

L'hon. L. P. PELLETIER (directeur général des Postes): On s'est plaint du service du courrier transatlantique et ce mécontentement provenait surtout de ce que nous avions été désappointés parce que les deux nouveaux splendides navires de la ligne Allan, l'"Alsacian" et le "Calgarian", n'avaient pas été fournis à la date espérée, lors de la conclusion de la convention. à cause des grèves et aussi pour d'autres raisons, si j'en crois les renseignements qu'on me fournit.

Ces navires qui auraient dû faire la traversée en juillet ou en août ne sont pas encore en service. Je suis cependant heureux de dire que l'"Alsacian" commencera, cette semaine, son service transatlantique d'Halifax. Le traité ne doit durer qu'un an et, s'il conclut d'autres conventions, le Gouvernement verra à ce que les navires soient en état de fournir un service de courrier transatlantique de premier ordre à la population du Canada. Le règlement permet encore à tous les Canadiens qui veulent expédier leur courrier par voie de New-York, d'agir à leur gré, sous ce rapport.

SUITE DU DEBAT SUR L'ADRESSE EN REPONSE AU DISCOURS DU TRONE.

La Chambre passe à la suite de la discussion de la motion de M. McLeod pour une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en réponse à son discours à l'ouverture de la session, et de l'amendement de sir Wilfrid Laurier, ajournée, mardi, 20 janvier.

M. CLARENCE JAMESON (Digby) (N.-E.): Monsieur l'Orateur, la Chambre a dû éprouver une certaine surprise, il y a une couple de jours, en entendant l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) reprocher au Gouvernement les dépenses considérables que ce dernier avait encourues. Le temps n'est pas fort éloigné où mon honorable ami avait l'habitude d'applaudir aux dépenses encourues que le Gouvernement se permettait de faire. Peu lui importait qu'elles fussent fortes ou minimes, sages ou inopportunes ou même indifférentes. Mais il semble qu'un changement s'est opéré depuis ces temps anciens. L'honorable député occupait alors un siège parmi la députation libérale et il approuvait la politique des chefs de cette dernière. Comment se fait-il qu'ayant passé du côté de la droite, après avoir suivi son parti dans l'opposition, il ait pu modifier aussi sensiblement sa conception des problèmes que nous devons discuter. S'il s'est jamais présenté une circonstance où le représentant d'Halifax (M. Maclean) eût dû venir en cette Chambre, le cœur rempli de gratitude envers le Gouvernement, c'est bien celle qui s'offre, aujourd'hui, puisque la division qu'il représente reçoit, pour la première fois, pleine et entière justice de la part du gouvernement fédéral.

Dans la réalisation de son vaste programme de développement de l'Est et de l'Ouest, le Gouvernement fait exécuter en ce moment d'autres grands travaux sur le territoire; et le représentant d'Halifax, qui, soit dit en passant, ne s'opposa pas, lorsque vint le moment de les discuter, aux dépenses relatives aux superbes quais et installations de têtes de ligne dont on a doté sa propre circonscription—cet honorable collègue, dis-je, ne doit pas perdre de vue qu'il existe en ce pays d'autres endroits qui, pour avoir été longtemps négligés par les libéraux, n'en sont pas moins dignes des égards que le Gouvernement leur témoigne à l'heure qu'il est. Quand mon honorable ami y aura réfléchi, il reconnaîtra que le Gouvernement fait des dépenses dont il y a lieu de le féliciter et non de le blâmer.

A en juger par les allusions que les orateurs de la gauche ont faites à la récente élection partielle de Bruce-sud, le parti libéral s'estime heureux d'avoir réussi à remporter une des sept élections partielles qui se sont tenues durant les dernières vacances. Il est des choses, cependant, qu'il est bon de rappeler à la Chambre et au pays. Dans trois circonscriptions où il y a eu élection partielle, les libéraux n'ont pu se trouver de porte-drapeau. Le comté de Châteauguay, qui avait invariablement élu un libéral depuis l'établissement de la Confédération, vient d'élire un ministériel auquel nous faisons le plus chaleureux accueil. Les libéraux ne devraient pas oublier, eux qui s'énorgueillissent tant d'avoir remporté l'élection de Bruce-sud, qu'à l'élection provinciale de 1911, le candidat libéral obtenait dans cette circonscription une majorité de 398 voix. Cette élection avait lieu deux mois après l'élection fédérale de septembre 1911, à l'époque où sir James Whitney, premier ministre d'Ontario, était à l'apogée de sa puissance.

Le représentant de Red-Deer (M. Clark) s'est attribué la tâche de plaindre certains membres du cabinet qui se sont en vain donné la peine d'aller expliquer les articles du programme ministériel aux électeurs de Bruce-sud. Si le résultat de leur mission n'a pas répondu à leur attente, nul n'est en mesure de concevoir leur déception autant que le chef de la gauche, car il a déjà essuyé de cruelles rebuffades. Il n'y a pas encore si longtemps qu'il faisait à travers les Provinces maritimes une tournée dont il n'est pas hors de propos de rappeler le résultat.

C'était en 1911. Il était venu accompagné d'un brillant orateur qui présida à nos délibérations au cours de la dernière législature du Parlement; de son ministre des Finances, qui tenait les cordons de la bourse; de son ministre des Travaux publics, qui prodiguait brise-lames, bâtiments publics et quais, et de son ministre de la Milice, dont les poches étaient bourrées d'épaulettes, de galons et de médailles destinés à récompenser ceux que l'on retiendrait au bercail en dépit de leurs conviction. Jamais chef politique ne s'était trouvé mieux préparé à maintenir sa puissance dans les Provinces maritimes, dont 26 circonscriptions sur un total de 35 étaient alors représentées par de ses partisans.

Il adressa la parole à une multitude de places et de nombreuses assemblées furent tenues en plusieurs endroits. Digby fut du nombre. Tout ce que pouvaient donner convois particuliers, gratuités de transport, fanfares, processions, pavoisements; tout ce qu'on pouvait attendre des touristes américains avec leurs drapeaux, leurs devises et leur argent, tout fut mis à contribution pour donner à l'affaire un effet durable. On pouvait même avoir sans bourse délier les aliments à l'égard desquels mon très honorable ami a réclamé aujourd'hui la franchise douanière.

Dans les circonscriptions de Westmoreland, de Saint-Jean, de Digby, d'Annapolis, de King, de Hants, d'Halifax, de Colchester, de Cumberland, de Pictou et de Queen (I. P.-E.), les gens accouraient pour entendre le très honorable député adresser la parole une dernière fois en sa qualité de premier ministre du Canada. A quoi cela aboutit-il? Dans Westmoreland, son ministre des Chemins de fer obtint une majorité de 64 voix au lieu de 1,895; dans Saint-Jean, son collègue des Travaux publics voyait sa majorité réduite de 496 voix à 65. Dans Digby, ma propre majorité de 131 voix fut portée à 260. Dans Annapolis et Hants, de vieux lutteurs libéraux ont mordu la poussière. Dans la circonscription de King, son ministre de la Milice succombait sous les coups de son jeune adversaire. Le premier ministre était élu à Halifax. Dans Colchester, la majorité conservatrice était sextuplée, tandis que la majorité libérale se trouvait réduite dans Pictou.

M. MACDONALD : De combien de voix?

M. JAMESON : Elle se trouvait réduite.

M. MACDONALD : De dix voix, voilà tout.

M. JAMESON : Et le comté de Queen (I. P.-E.) substituait deux conservateurs à ses deux anciens représentants libéraux. Bref, la majorité de 16 sièges que ces provinces donnaient à mon très honorable ami se trouve réduite à 3. En chacune, sauf trois, des circonscriptions où il est allé adresser la parole, ses candidats ont été défaits, et si le désastre ne fut pas plus grand, ce fut grâce à la restriction mise à son activité. S'il est un chef politique qui doive sympathiser avec celui à qui pareille chose arrive, c'est bien le leader de la gauche.

Depuis quelque temps il est souvent donné d'entendre le très honorable député et ses partisans parler de la cherté de la vie au Canada. Cette cherté que chacun déplore, le chef de la gauche plus que tout autre devrait la trouver fâcheuse, car le renchérissement de la subsistance, quoique provenant en partie de conditions qui prévalent dans le monde entier, doit s'attribuer dans une large mesure à la politique qu'il poursuivit tant qu'il se trouva au timon des affaires: à un régime d'immigration qui amenait au pays une multitude de consommateurs et relativement peu de producteurs; à un régime agricole consistant à esquiver tous les problèmes et plus particulierement celui de l'augmentation de la consommation et de la diminution de la production; enfin à l'effet désastreux des mauvaises routes sur la population rurale, inconvénient auquel il n'a jamais même tenté de remédier.

Si l'on veut abaisser le coût de la vie, ne faut-il pas faire aimer la vie à la campagne et accroître le volume de la production? Le très honorable député est-il de bonne foi quand il déplore la cherté des aliments? S'il l'est réellement, comment se fait-il qu'il ait usé de l'empire artificiel qu'il exerce sur le Sénat pour faire rejeter à deux reprises le projet de loi concernant les grandes routes, qui marquait un premier pas, un pas considérable, vers la réduction de cette cherté? Voilà un fait établi, mais ce n'est pas le seul.

En 1910, son collègue du Travail, ayant encore toute la fougue de la jeunesse, déposait sur le bureau de la Chambre un tableau faisant voir que de 1897 à 1910 le coût de la subsistance s'était constamment accru au Canada. Le chef de l'opposition oublie-t-il cela, ou s'imagine-t-il simplement que les gens l'ont oublié, quand il vient faire reproche au gouvernement actuel de conditions que son propre régime a si largement contribué à provoquer, sans que rien absolument ne fût tenté pour les prévenir?

Sous le régime libéral, le coût de la vie s'est accru de 35 p. 100, et depuis, il s'est augmenté de 7 p. 100, grâce aux conditions favorisées par les méthodes administratives de nos adversaires, conditions qu'il était impossible de changer du jour au lendemain. Mon très honorables ami passe sous silence l'augmentation de 35 p. 100 qu'accuse son propre régime, mais fait grand bruit dans tout le pays au sujet de l'augmentation nouvelle de 7 p. 100.

Certain capitaine, dit-on, dont le navire, à la suite d'une erreur de jugement de sa part, avait fait naufrage et allait sombrer, voyant les membres de son équipage s'attacher à des pièces de bois et à des radeaux, s'accrocha lui-même à une ancre. Après avoir récemment fait naufrage par suite d'une erreur de jugement, le parti libéral s'accroche maintenant à une ancre—à l'ancre de la cherté de la vie.

Ces temps derniers, le chef de l'opposition s'est prononcé en faveur de l'abolition des droits sur les produits alimentaires. N'est-on pas surpris de le voir revenir sur les traces des chefs libéraux qui l'ont précédé, au culte de la déesse qui, aux yeux de son parti, revêt la forme d'une politique commerciale. A combien de malheurs cette politique n'a-t-elle pas voué la cause libérale? Jetons un coup d'œil sur l'histoire politique du pays. En 1878, défaite; en 1882, défaite; en 1887, défaite; en 1891, défaite; en 1911, défaite encore—et chaque fois, c'est sur un

programme libéral en matière commerciale. Quelle série de défaites, de désastres et de déceptions! Et l'on voit encore le chef libéral appliquer le même baume à ses blessures: le poil du chien qui l'a mordu. Encore une fois il formule un programme en matière de commerce. Quels résultats a-t-il jamais obtenus de ces sortes de programmes? Certes, ils sont bien propres à provoquer des applaudissements, mais ne suffisent jamais à conquérir une majorité.

Le très honorable député semble avoir perdu de vue certains faits que le pays ne saurait lui permettre d'oublier. Tout d'abord, les quinze années de son régime ont été caractérisées par une prospérité dont il s'attribue le mérite, mais qui découlait directement du tarif protecteur, de la politique nationale de sir John A. Macdonald. En second lieu, la guerre que les nations de l'univers se font entre elles à l'heure qu'il est a pour objet la suprématie dans le domaine commercial. Les généraux sont les hommes d'Etat de chaque nation; les armes dont on se sert, ce sont les tarifs, et les rangs des armées se composent des princes de l'agriculture, des capitaines de l'industrie et de leurs employés. "Désarmez vos soldats," clame le chef de l'opposition; "jetez au loin leurs armes, exposez-vous aux coups de vos ennemis, et nous, les libéraux, qu'on ne cesse de chasser du pouvoir, nous qui gardons toujours notre programme en matière commerciale, nous saurons vous défendre." Pense-t-on que les cultivateurs vont se laisser prendre à ce piège-là? Je ne le crois pas.

Le représentant de Red-Deer (M. Clark) a fait tout récemment une tournée politique à travers la Nouvelle-Ecosse. On dit qu'il y a porté des coups de buffle au programme commercial du parti libéral. Je ne sais si c'est le cas ou non.

M. MICHAEL CLARK: Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de répéter?

M. JAMESON: Je veux dire qu'il a créé une sorte de panique. L'honorable député a fait cette tournée de son propre chef et a adressé la parole en maints endroits.

Il répétait sans cesse qu'ayant exporté des bouvillons aux Etats-Unis sous le nouveau tarif Wilson, il les y avait vendus un dollar par cent livres plus cher qu'il ne les aurait vendus au Canada. Et voici que son chef émet gravement l'idée de supprimer le tarif dans le dessin de résoudre le problème de la cherté de la vie, et de permettre aux consommateurs canadiens de s'approvisionner aux Etats-Unis où les prix sont plus élevés qu'au Canada, d'après le témoignage du représentant de Red-Deer. Il semble que le grand parti libéral qui compte tant de chefs et, par conséquent, exprime tant d'opinions, perd complètement la tête.

L'autre jour, pendant son discours, le député de Red-Deer a dit une chose intéressante au sujet du dégrèvement du blé. Voici:

> Les cultivateurs n'ont-ils pas le droit de défendre les intérêts de leur propre industrie? Je soutiens que les producteurs de blé doivent être les juges en cette affaire.

J'imagine que l'honorable député parle de la suppression des droits sur le blé. Si cela m'est permis, je lui demanderai s'il est du même avis en ce qui concerne les éleveurs, s'il déclare qu'eux aussi ont le droit de défendre les intérêts de leur industrie et de dire si le tarif doit être supprimé. L'honorable député ne répond pas.

M. MICHAEL CLARK: Qu'on ne croie pas que je refuse de répondre; je ne voulais pas couper la parole à mon honorable ami. J'ai voulu dire que les cultivateurs devaient être les juges de l'effet que la suppression du tarif aurait sur les prix. Si l'on ne m'a pas compris, je veux que l'on me comprenne.

M. JAMESON: Je suis bien aise que l'honorable député ait précisé sa pensée. Elle n'était pas très claire; elle l'est maintenant.

Il doit y avoir un meilleur remède à la situation; un meilleur moyen d'abaisser le coût de la vie que celui que propose le chef de l'opposition: l'achat de nos denrées sur un marché où elles coûtent plus cher.

Depuis dix ans, la population urbaine du Canada a augment de 60 p. 100, tandis que sa population rurale s'accroissait de 17 p. 100, bien qu'elle ait diminué dans les Provinces maritimes. Il s'ensuit, bien entendu, que la consommation des produits de la ferme a augmenté considérablement sans que la production se soit accrue dans la même proportion, ce qui fait que le coût de l'alimentation s'est élevé.

A son avènement au pouvoir, le Gouvernement actuel a reconnu que pour faire baisser le prix des aliments, il fallait augmenter la quantité des produits agricoles, et il a entrepris de faire aimer la vie des champs et a engagé les gens à se livrer à la culture du sol. A cette fin, il n'a rien épargné et je crois pouvoir dire que, depuis deux ans qu'il est au pouvoir, il a plus fait que n'ont acompli ses prédécesseurs en quinze ans.

En premier lieu, il a adopté la politique des bons chemins. C'est ce que le pays attendait et souhaitait depuis des années, et c'est une mesure qu'on ne saurait trop apprécier. De bons chemins augmenteront

la valeur des fermes, rapprocheront le producteur du marché, diminueront le coût du transport des produits et leur prix de vente au consommateur.

Deuxièmement, le Gouvernement a accordé $10,000,000 pour propager l'enseignement agricole, pour permettre à ceux qui désirent se livrer à l'agriculture d'acquérir les connaissances essentielles à la réussite dans cette industrie, pour aider à ceux qui veulent retourner aux champs à tirer le plus grand profit de leurs travaux.

Troisièmement, il a établi la poste aux colis qui rapproche le marchand de la campagne du cultivateur, le producteur du consommateur et leur fait économiser du temps et de l'argent.

Quatrièmement, il a énergiquement propagé dans tout le pays l'établissement de la poste rurale.

Le tarif influe peut-être sur le coût de l'alimentation, mais il est incontestable que l'accroissement de la production diminuera la cherté de la vie et qu'en faisant aimer la vie des champs, on obtiendra cet heureux résultat.

Il est regrettable que par esprit de parti le Sénat ait tué le bill des grandes routes. Les députés de la gauche ont détenu le pouvoir pendant quinze ans et, s'ils l'eussent voulu, ils auraient pu pendant cet intervalle de temps soumettre des prescriptions législatives à cet effet. Ils auraient pu rédiger un projet de loi à leur guise, mais lorsque le présent Gouvernement en a déposé un, ils ont pris l'unique moyen d'empêcher le pays de tirer parti d'une mesure aussi avantageuse.

Les honorables députés de la gauche ont manifesté une surprise, feinte ou réelle, de voir que le premier ministre ne se propose pas de ramener sur le tapis la loi du secours naval présentée à la dernière session. Traitant le sujet, l'un des représentants d'Halifax (M. A. K. Maclean) a parlé de "lâcheté de la part du Gouvernement", pour emprunter ses paroles. Il n'y a pas de lâcheté de la part du Gouvernement, et il n'y a rien dans cette affaire dont les membres de la gauche aient lieu d'être surpris.

Après des semaines de débat et d'obstruction pendant la dernière session; après que le Parlement eût été obligé de modifier le règlement et que le Gouvernement eût été contraint d'appliquer la clôture, la Chambre a adopté la loi du secours naval qui fut transmise au Sénat. Là, elle fut étouffée par les ordres du chef de l'opposition par ceux qu'il avait nommés sénateurs. Quelle est la situation aujourd'hui? Nous avons la même opposition avec le même chef—je ne crois pas qu'il ait changé d'idée—et nous avons presque le même Sénat. Pourquoi le premier ministre soumettrait-il le Canada à une nouvelle humiliation aux yeux du monde en permettant au Sénat de répéter ce qu'il a fait l'an dernier?

Monsieur l'Orateur, la question qui se pose au pays est claire. D'un côté nous avons la flotte de l'opposition qui se compose de ces deux grands défenseurs de l'autonomie canadienne, le "Niobé" et le "Rainbow"; d'un autre côté, nous avons le projet ministériel de créer une division canadienne de la flotte impériale. Nous savons ce que signifie la politique navale du chef de l'opposition. Ainsi qu'il l'a clairement expliqué dans le passé, elle signifie que le fruit mûr se détacherait de l'arbre qui l'a porté; autrement dit, la séparation du Canada de l'empire britannique, le commencement du démembrement de ce dernier. Le Canada, dit-il, est une nation, et je ne sache pas que personne le nie, bien que dernièrement il ait fait des reproches à quelques-uns de ceux qui sont de son avis sur ce point.

Mais il ne faut pas perdre de vue qu'il n'y a pas longtemps il s'occupait activement avec le président Taft à faire du Canada une dépendance. Le Canada est une nation, mais quant à moi—et je crois pouvoir parler au nom de toute la population canadienne—je ne veux pas être simplement citoyen d'une nation occupant un rang secondaire, lorsque je suis et puis rester citoyen du plus grand empire qu'il y ait jamais eu au monde. Croyant qu'il faut maintenir cet empire, qu'une flotte efficace est le seul moyen de le faire, que le projet du premier ministre peut dans un avenir immédiat assurer la plus grande efficacité avec le moins de frais, je persistrai à l'appuyer.

Depuis son arrivée au pouvoir, il y a deux ans, les journaux et les orateurs libéraux ont attaqué le premier ministre avec plus de violence et de persistance qu'aucun de ceux qui ont déjà occupé le même poste. Cependant, la population canadienne a choisi mon honorable chef pour accomplir de grandes et importantes fonctions. De même que le peuple canadien avait choisi sir John A. Macdonald pour établir la protection et donner l'essor à nos manufactures, de même le premier ministre actuel tient son mandat du peuple canadien. Ce mandat est de protéger et d'encourager l'agriculture, la pêche et les autres grandes industries, d'outiller et d'agrandir nos

ports nationaux, de conserver au Canada et aux Canadiens les avantages de notre commerce de transport, de maintenir, en ce qui concerne le Canada, l'intégrité de l'empire britannique et d'assurer à notre pays la voix que son importance lui donne le droit de faire entendre dans les conseils de l'empire.

Et le premier ministre a bien entrepris d'accomplir ces grands et importants devoirs. S'il a entrepris cette tâche avec habileté et l'a poursuivie avec énergie, il ne saurait la mener à bonne fin en deux années ni en quatre, dans l'ordre ordinaire des choses. La population canadienne qui a confié au premier ministre la réalisation de ce beau programme a confiance dans sa probité, son jugement et son habileté. Elle ne se laissera pas distraire par les critiques acerbes de l'opposition—qu'elles soient dictées par la jalousie et le regret d'avoir perdu le pouvoir. Au contraire, elle accordera au premier ministre par des moyens légitimes et constitutionnels le temps raisonnablement nécessaire à l'accomplissement de sa grande et importante mission.

M. J. J. HUGHES (King) (I.P.-E.): La maladie regrettable de mon collègue du comté de Prince (M. Richards) fait que je me trouve dans le moment le seul député de l'Ile du Prince-Edouard de ce côté-ci de la Chambre, et comme j'ai quelques observations à faire sur les questions qui sont en ce moment en discussion, je saisis l'occasion de les offrir avant la fin de ce débat. J'ai écouté l'autre soir avec beaucoup d'attention le discours de l'honorable premier ministre. Ce discours m'indique que l'honorable chef du Gouvernement n'approuve pas la composition actuelle du Sénat ni le rejet du bill naval, l'année dernière, par ce corps. Je crois aussi que mon très honorable ami se voyant dans l'impuissance, même avec l'aide importante de Winston Churchill, de Windermere et du "Star" de Montréal, d'amener une guerre avec l'Allemagne, ne refuserait pas d'avoir une chicane avec le Sénat; mais il trouverait peut-être en lui un adversaire formidable s'il le forçait à se battre.

Le discours de l'honorable premier ministre fait plus que donner raison au Sénat d'avoir rejeté le bill naval l'année dernière. Il nous a dit que les nations européennes cherchaient présentement un moyen de retarder ou de cesser complètement la folie des armements qui dure depuis quelques années, et pour cette raison, nous dit-il, le Gouvernement veut attendre le résultat des négociations qui se poursuivent, avant de s'occuper de nouveau des trois dreadnoughts dont la construction était autorisée par le bill naval de l'année dernière. Peut-on désirer une meilleure justification de l'attitude qu'a prise le parti libéral l'année dernière au sujet de cette question? Est-il possible de donner plus raison au Sénat lorsqu'il demandait au premier ministre de consulter le peuple avant de s'engager dans cette politique? En effet, l'honorable chef du Gouvernement a dit en autant de mots que l'on n'aura peut-être jamais besoin de ces navires, et que notre action ou intervention pourrait peut-être causer des embarras à la mère patrie dans ses négociations avec d'autres pays.

Le 21 septembre 1912, le premier ministre, dans un discours qu'il prononçait à l'hôtel Windsor, Montréal, disait qu'il demanderait au Parlement de voter une contribution, et que dans le cas d'un refus, il en appellerait au peuple. Il fit la même déclaration le 5 décembre de la même année lorsqu'il déposa le bill naval devant cette Chambre. Le Sénat n'a rien fait autre chose que de prendre le premier ministre au mot, lorsqu'il a dit qu'à son avis aussi, un appel au peuple était la meilleure chose à faire, et vu que le bill s'écartait de la politique adoptée unanimement par les deux partis en parlement une année ou deux auparavant, la Chambre haute a pensé que le peuple avait le droit d'être consulté avant de laisser ce bill devenir loi. L'honorable premier ministre n'a pas tenu sa promesse à cet égard et n'a pas consulté la volonté du peuple.

Au sujet de sa politique navale permanente il nous a dit qu'il la formulerait plus tard et que le peuple serait appelé à dire ce qu'il en pense aux prochaines élections générales, et il s'est engagé à tenir sa promesse quoi qu'il advienne. Il a insisté sur ce point. Il nous a dit que le parti libéral et le Sénat voulaient adopter une politique navale permanente sans consulter le peuple, et il considère qu'il croyait cette conduite extraordinaire et injustifiable. Mais l'honorable premier ministre ne doit pas oublier qu'il a lui-même donné son consentement à une politique de ce genre en 1909 et 1910, et il vient prétendre aujourd'hui que la chose est extraordinaire et injustifiable. Mais il y a plus que cela encore. Lorsque le chef du Gouvernement d'alors déposa devant la Chambre la résolution concernant le service naval du Ca-

nada, le chef de l'opposition d'alors, aujourd'hui premier ministre, était d'avis que l'on ne devait pas retarder à mettre cette politique à exécution, et il proposa d'ajouter à la résolution le mot " immédiat ".

L'hon. G. P. GRAHAM: "Rapide".

M. HUGHES: Non. Il proposa d'ajouter le mot " immédiat " au service naval, et par compromis on a mis le mot " rapide ". Aujoud'hui il dit qu'il n'est pas nécessaire d'agir immédiatement, et qu'il est inutile de se presser. Il dit que ce n'est pas d'ailleurs le fait d'un gentilhomme de se presser, et que ce sera assez tôt de formuler une politique avant les prochaines élections fédérales. Les prochaines élections générales peuvent avoir lieu l'année prochaine, l'été prochain ou l'été suivant en 1915; il est possible encore qu'elles n'aient lieu qu'en 1916, et ce sera encore assez tôt. Il faudra consulter les nationalistes de Québec et M. Bourassa avant que le parti conservateur adopte une politique navale quelconque.

Quelle est l'histoire de la question navale? Nous savons qu'elle a pris une forme concrète pour la première fois, lorsque le ministre actuel du Commerce (M. Foster), a fait le meilleur discours qu'il ait jamais prononcé sur cette question, pendant la session de 1909, à l'appui de la résolution qu'il proposait. Le chef du Gouvernement d'alors accepta la proposition du ministre du Commerce. Le chef de l'opposition d'alors (M. Borden) déclara que son collègue avait parlé au nom du parti conservateur, et les deux partis s'entendirent pour libeller une résolution qui fut définitivement soumise à la Chambre et adoptée unanimement. Je crois que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) fut le seul député dissident.

Peu de temps après, certaines personnes dans la province de Québec, M. Bourassa, M. Lavergne, M. Pelletier, M. Nantel, M. Blondin, et plusieurs autres ont pensé qu'ils pourraient tirer de cette question un avantage politique contre le chef du parti libéral et le parti lui-même. Une élection eut lieu dans le comté de Drummond-et-Arthabaska. Les conservateurs n'y mirent pas de candidat. Les nationalistes en mirent un, les libéraux aussi, et les conservateurs donnèrent leur appui au candidat nationaliste. Lorsque le "Herald" de Montréal télégraphia au ministre du Commerce pour lui demander comment les conservateurs devaient voter dans cette élection, il répondit: Battez Laurier à tout prix. Etait-ce là l'attitude que devaient prendre des gentilshommes et des patriotes? Après avoir aidé le parti libéral à faire adopter cette résolution par la Chambre, et voyant que le très honorable chef de l'opposition ((sir Wilfrid Laurier) était injustement attaqué dans la province de Québec, n'était-ce pas le devoir des conservateurs de défendre la politique qu'ils avaient contribué à faire approuver par la Chambre? N'était-ce pas ce que devaient des gentilshommes et des patriotes? Au contraire, ils renièrent leurs principes dans l'espoir de gagner un avantage politique.

Mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) a dit que nous avions un gouvernement à vues dissolvantes. C'est pire que cela. Ses principes sont dissolvants. L'élection eut donc lieu, le candidat nationaliste fut élu, et c'est depuis ce jour que l'alliance a été faite entre le parti nationaliste de Québec et le parti conservateur du Canada, à l'éternelle honte de ce dernier; c'est aussi depuis cette élection que la question navale est devenue un ballon que se renvoient les deux partis politiques en ce pays.

Devant le public, le premier ministre essaie de faire porter au Sénat la faute de cette décision, mais je crois que dans son cœur il est bien content de la conduite de la Chambre haute, et de n'avoir pas été obligé de payer $35,000,000 pour des navires dont, ainsi qu'il l'admet aujourd'hui, on n'aura peut-être jamais besoin.

Mais il y a un autre chapitre à cette question. Sous l'autorité de la loi du Service naval adoptée unanimement par le Parlement le Canada a acheté de l'amirauté, deux navires-école, et les dispositions nécessaires ont été prises pour y faire instruire les jeunes Canadiens qui désiraient entrer dans le service naval canadien. Je voyais, l'autre jour, que Windermere, dans une dépêche au "Star", de Montréal, répétait une déclaration de Lord Shelbourne, qui a été autrefois le premier lord de l'Amirauté sous un gouvernement conservateur, à l'effet que le plus grand besoin qui se faisait sentir en Angleterre n'était pas d'augmenter le nombre des navires de guerre, mais celui d'avoir des hommes pour les conduire. Sans équipages, les navires sont de peu d'utilité dans une guerre. C'est surtout ce caractère de la loi du service naval que les nationalistes de Québec et les conservateurs ont critiqué dans les termes les plus violents. C'est ce caractère que l'honorable premier ministre a promis de faire disparaître, et qu'il a en effet détruit; c'était ce caractère qui a permis aux nationalistes de Québec de représenter de la manière la plus fausse l'attitude de sir Wilfrid Laurier.

Si les nationalistes ne voulaient pas entrer dans le service naval de leur pays, rien ne les y obligeait, et ils n'avaient pas le droit d'enlever aux jeunes gens d'origine anglaise ou française, qui se sentaient la vocation de faire des marins, l'occasion qui s'offrait à eux d'entrer dans le service naval. Les jeunes gens qui veulent entrer dans la carrière maritime ou navale sont obligés d'aller aujourd'hui offrir leurs services à un pays étranger, aux Etats-Unis, et servir sous un drapeau étranger. Voilà le résultat de l'alliance hybride contractéee entre le parti conservateur et les nationalistes de Québec.

Le premier ministre a dit que le Sénat, en refusant d'approuver le bill des grandes routes, avait commis une faute grave.

Comme l'a fort bien expliqué l'honorable représentant de Red-Deer (M. Clark), le Sénat n'a ni étouffé ni tronqué cette mesure; il l'a modifiée, de manière à ce que le Gouvernement fût contraint de faire ce qu'il avait promis de faire, et cette modification, le Gouvernement n'a pas voulu l'accepter. Le premier ministre nous a déclaré, d'autre part, que lui et le ministre des Chemins de fer s'étaient engagés nettement à répartir la subvention entre les diverses provinces au prorata de la population, mais il n'a pas voulu consentir à insérer cette disposition dans le projet de loi. Supposons que le premier ministre soit appelé à rédiger une convention et que l'une des parties à l'acte dise: Je me propose de faire ceci ou cela, mais je ne veux pas qu'il en soit question dans l'acte, le premier ministre en qualité d'avocat, conseillerait-il à un client jouissant de sa raison d'accepter un arrangement de cette nature? Et cependant, c'est à quoi, suivant la prétention du premier ministre, le parti libéral canadien devrait consentir. Nous avions de valables raisons de douter de la sincérité du premier ministre et du parti conservateur sous ce rapport. Le Parlement n'avait pas encore été saisi de la mesure, elle n'existait qu'à l'état de rumeur, lorsque se fit l'élection partielle de Renfrew-sud, et cinq ministres d'Etat, y compris le ministre des Chemins de fer se rendirent dans ce comté et déclarèrent aux électeurs que, s'ils votaient en faveur du candidat conservateur, d'énormes sommes seraient dépensées dans la circonscription sous l'empire de la loi des grandes routes; tandis que, au contraire, s'ils n'appuyaient pas le candidat conservateur, il y serait dépensé fort peu de chose. Et c'est avec un fait aussi énorme sous les yeux que nous avons été invités à croire le Gouvernement sur parole, lorsqu'il déclarait que les deniers affectés sous l'empire de la loi des grandes routes ne seraient pas dépensés pour des fins de parti ou de corruption. Nous avions raison et amplement raison d'exiger des garanties. L'honorable député de Red-Deer, au cours de la délibération du bill, pria le premier ministre d'indiquer dans quelle mesure la modification proposée par le leader de l'opposition pourrait éventuellement l'empêcher de faire ce que, suivant sa propre déclaration, il se proposait de faire, et le premier ministre fut hors d'état de répondre et ne répondit pas à cette question. Le projet d'amendement soumis par l'opposition n'était nullement de nature à empêcher le Gouvernement de faire ce qu'il affirmait être son intention de faire aux termes du bill, et cependant, il refusa d'agréer ce projet d'amendement. Souhaitait-il que ce bill fût adoptée? J'ai des doutes à cet égard. Mais il y a plus. Rien, à mon avis, ne fait mieux voir le manque de sincérité et la duplicité du présent Gouvernement que sa conduite et son attitude à propos de ce projet relatif aux grandes routes. Vers la fin de la session, il figurait dans le budget un crédit d'un million et demi à répartir entre les diverses provinces aux termes de la loi des grandes routes, à un moment où le ministère savait bien qu'il n'existerait pas de loi des grandes routes pour régir la matière. Le député de Carleton (M. Carvell), désireux d'avoir le bénéfice de cette subvention au cours de l'été, proposa de rayer les mots "sous l'empire de la loi des grandes routes" et d'attribuer ces derniers aux gouvernements provinciaux pour les appliquer à l'amélioration de leurs chemins. Or, monsieur l'Orateur, tous les députés conservateurs présents au comité à ce moment votèrent contre cette proposition, et j'ai le regret d'ajouter que mes collègues conservateurs de l'Ile du Prince-Edouard se joignirent à la majorité pour rejeter cet amendement, ce qui indique clairement que le gouvernement conservateur ne désirait pas que ce projet fût adopté, ni de voter ces crédits, à moins d'avoir toute liberté de s'en servir pour des fins de corruption politique et de parti.

Un mot maintenant relativement à la cherté de la vie. J'ai prêté une oreille attentive au discours prononcé par l'honorable ministre des Finances, au cours du présent débat; il a affirmé que nombre de Canadiens, et entre autres lui-même, j'imagine, avaient été rendus perplexes par les arguments dont on s'était servi naguère pour faire accepter la réciprocité. Il ne voyait

pas bien, dit-il, comment les cultivateurs obtiendraient un prix plus élevé de leurs produits, si les consommateurs urbains devaient les avoir à plus bas prix. Je suis persuadé que le ministre des Finances est d'esprit plus pénétrant qu'on ne dirait parfois à sa manière de discuter. Autrement, il ne serait pas à la hauteur de sa position. Notre pays est de très grande étendue; les transports y sont coûteux et difficiles, et le ministre des Finances doit se rendre compte que des producteurs de l'est du Canada pourraient fort bien être dans le cas d'exporter des denrées ou produits aux Etats-Unis, tandis que ceux d'une autre région canadienne seraient dans le cas d'importer de ces mêmes denrées ou produits des Etats-Unis, pour le plus grand avantage de l'un et l'autre pays. Par exemple, prenez la pomme de terre; c'est un produit alimentaire important, que l'île du Prince-Edouard récolte en quantités. Nous en faisons des envois importants à Halifax, à Sydney et à Terre-Neuve; mais notre marché ordinaire c'est Boston, New-York, Baltimore, Philadelphie et les villes de la Nouvelle-Angleterre, et cela surtout à cause du bon marché des transports par eau et des conditions climatériques. Au moment où nous exporterions des pommes de terre du côté de la Nouvelle-Angleterre, les villes de l'intérieur du Canada, Montréal, Toronto, Winnipeg et autres, en importeraient peut-être des Etats-Unis. Même si Montréal et Toronto nous en offraient un prix aussi élevé, nous aurions avantage à écouler nos pommes de terre aux Etats-Unis, et, en raison du meilleur marché des transports, le producteur en retirerait davantage. Les producteurs de New-York et autres états limitrophes pourraient expédier leurs pommes de terre vers les centres urbains du Canada et en obtenir un prix plus élevé, tandis que les consommateurs de ces centres obtiendraient leurs pommes de terre à meilleur compte que s'ils s'approvisionnaient sur place. C'est facile à comprendre. Au surplus, nous serions en mesure d'expédier nos produits aux villes de l'Est, aux villes de la Nouvelle-Angleterre, beaucoup plus tard à l'automne que nous ne saurions les expédier aux villes de l'intérieur du Canada, car, latitude pour latitude, le froid est beaucoup moins intense au même temps le long du littoral que dans l'intérieur. Dès que l'automne est un peu avancé, nous devons supprimer tout envoi sur Montréal, Toronto et Ottawa.

D'autres produits sont dans le même cas, notamment des légumes et des fruits en d'autres temps. Vers la fin du printemps ou au commencement de l'été, avant que les fruits et légumes du Canada soient marchands, sauf ceux de serre chaude, les consommateurs des villes du Canada trouveraient grand avantage à se procurer des fruits et légumes à provenance des Etats-Unis. Plus tard, lorsque nos fruits et légumes seraient en parfait état et que déjà aux Etats-Unis ils seraient trop avancés, le producteur canadien jugerait très avantageux d'être mis à même d'expédier de ces produits aux Etats-Unis; l'un et l'autre pays bénéficieraient de ce régime. On se rend compte que grâce à lui le producteur vendrait ses produits plus cher et le consommateur les obtiendrait à meilleur compte.

Un autre produit qui mérite de nous arrêter, ce sont les œufs . A certaines saisons, nous ne saurions au Canada produire des œufs à bon compte, à cause des conditions climatériques. Durant une partie de l'hiver, la poule canadienne est au repos; d'autre part, au printemps et au commencement de l'été, elle est en pleine activité, et alors nous avons les œufs en trop forte quantité pour notre besoin; il faut les mettre en entrepôt froid, ce qui est un procédé de conservation dispendieux, mais qu'il vaut mieux adopter que de laisser les denrées se perdre. Cela ferait bien l'affaire du cultivateur canadien de pouvoir à cette saison expédier de ses œufs aux Etats-Unis. Il pourrait fort bien arriver qu'il en obtînt un prix plus élevé, et que le consommateur américain, de son côté, y trouvât son compte. En décembre, janvier, février, alors que la poule canadienne ne pond pas, si ce n'est dans des conditions difficiles et bien peu économiques, le consommateur canadien aimerait sans doute qu'on lui permît d'importer des œufs du sud des Etats-Unis, où la poule yankee est alors en plein rapport. Ce n'est pas assez difficile à comprendre pour que le ministre des Finances ne puisse s'y débrouiller. A première vue, cela peut paraître paradoxal, mais je pense avoir montré que le paradoxe n'existe pas. Si l'honorable ministre est incapable d'y voir clair, c'est, je le répète, qu'il n'est pas à la hauteur de la position qu'il occupe.

Le blé est aussi un de ces articles d'alimentation que les producteurs de l'Ouest canadien trouveraient assurément avantageux de pouvoir expédier aux Etats-Unis. Je sais qu'il existe une coalition des meuniers. J'ignore si l'effet est de relever ou non le prix de la farine; mais ce que je sais parfaitement, c'est qu'il est impossible d'acheter un chargement de farine d'aucune maison de meuniers canadiens à un sou meilleur marché que le prix de la coalition.

Chose certaine, il existe une entente pour la fixation du prix, et ma ferme conviction c'est que la coalition des meuniers ne fixe pas le prix de la farine proportionnellement au prix du blé. Elle le fixe en vue des bénéfices qu'elle espère réaliser, en escomptant les bonnes dispositions du consommateur canadien, que le tarif met sous la férule du manufacturier.

A entendre le ministre des Finances, les tarifs, les trusts, les coalitions n'ont que fort peu d'effet sur la cherté de la vie. Une commission nommée ces années dernières par l'état du Massachussetts aurait fait rapport dans ce sens. Cette commission a dû mettre ses conclusions d'accord avec les vues du corps politique qui l'avait instituée, et c'était alors le protectionnisme, sous l'égide du parti républicain, qui tenait le haut du pavé aux Etats-Unis. Nécessairement quelqu'un solde les droits, et si le tarif n'a pas l'effet de relever les prix, alors quelle peut donc être son utilité? Sans doute, cette question n'est pas nouvelle. L'honorable ministre du Commerce (M. Foster) déclarait naguère, dans cette enceinte, que telle était la fin d'un tarif douanier: relever les prix des denrées.

L'actuel ministre des Finances semble être d'une opinion différente. L'autre soir, le premier ministre nous a annoncé que le ministre du Commerce s'en revenait au pays et il a exprimé l'opinion que son retour inspirait peut-être une certaine crainte dans le parti libéral. Telle n'est pas mon opinion. Si son arrivée cause une frayeur quelconque, je redoute plutôt que ce soit dans les rangs du parti ministériel et dans le cabinet même, parce qu'il est bien connu que, avant son départ, le ministre du Commerce s'était fortement prononcé contre la nomination d'une commission pour s'enquérir du coût de la vie, alléguant que dans notre pays nous avions déjà plus de commissions qu'il n'était utile, qu'elles avaient poussé aussi drues que des mûres et qu'aucune commission ne serait appointée pour cette fin. Cependant il était à peine hors du pays, que le Gouvernement a de suite nommé une commission contrairement à l'avis exprimé par celui que le premier ministre nous représente comme l'homme le plus habile de la nation à nous aviser sur ce sujet.

Cette commission, ainsi que le disait le ministre du Commerce, noircira beaucoup de papier, dépensera beaucoup d'encre et fera un rapport qui ne sera probablement jamais lu et qui certainement ne sera jamais d'aucun effet. Je crois que je puis fournir moi-même au parti ministériel quelques renseignements sur les causes du haut coût de l'existence. Une des choses qui rendent la vie difficile dans ce pays à l'heure actuelle et qui contribue à rendre le coût de l'existence élevé, c'est l'extravagance inutile, insensée et sans égale du Gouvernement. Le ministre des Finances, l'autre jour, ne voulait pas qu'on employât l'expression sans égale pour qualifier la dépense de notre administration, mais je me propose de m'en servir qu'en même et je pense qu'avant d'avoir terminé j'aurai justifié son emploi. Le Gouvernement de ce pays comme celui de tout autre pays sont les fidéicommissaires à qui son confiés les biens du pays, et ils devraient ne dépenser l'argent public qu'avec la même prudence que les fidéicommissaires disposent de deniers à eux confiés. Le Gouvernement actuel en a-t-il agi ainsi? Je ne le crois pas. Je vais indiquer à ces messieurs du parti ministériel plusieurs des causes qui ont contribué dans ce pays à l'augmentation du coût de la vie. D'abord, qu'on me permette de signaler une vente faite par le ministre des Travaux publics à un favori politique d'une certaine propriété publique située dans les confins de la ville de Prince-Albert, pour la somme de $10,000, alors que cette propriété valait $100,000. Est-ce que des transactions de cette nature ne contribuent pas au coût élevé de la vie? Le ministre des Postes, l'an dernier, a donné une entreprise pour 350,000 cadenas au prix de $350,000.

L'hon. M. PELLETIER: Jamais.

M. HUGHES: Bien, peut-être qu'il n'a pas accordé l'entreprise, mais il a commandé, me dit-on, des cadenas pour les sacs de dépêches en quantité suffisante pour quarante ou cinquante ans à venir.

M. PELLETIER: Tel n'est pas le cas.

M. HUGHES: Plus de cadenas qu'on n'en a employés depuis la Confédération.

M. PELLETIER: J'ai dit à l'honorable député que tel n'est pas le cas.

M. HUGHES: Quels sont les faits?

M. PELLETIER: Mon honorable ami devrait connaître les faits, puisqu'il en parle.

M. HUGHES: Le ministre des Postes ne veut pas m'exposer les faits; je sais que ce que je viens d'affirmer a été maintes fois répété en Chambre.

M. PELLETIER: Et maintes fois nié.

M. HUGHES: Quelle quantité a été commandée?

M. PELLETIER: 10,000 ont été commandés et aucun livré.

M. HUGHES: Le ministre des Postes avait évidemment l'intention de les commander, mais quelqu'un est intervenu et a empêché que cette transaction fût ajoutée à celles qui ont eu pour effet d'augmenter le coût de la vie. Vient ensuite un autre item: les dépenses du ministère de la Milice. J'oserais dire que le ministre des Postes en connaît quelque chose; quoi qu'il en soit, le ministre des Finances sait bien à quoi s'en tenir. Des manèges et des salles d'exercices sont érigés par tout le pays à un coût énorme, et dans bien des cas ils ne sont pas plus utiles qu'une cinquième roue à un carrosse. Est-ce que ces faits ne contribuent pas au coût élevé de l'existence? De plus, il y a le fait qu'il en a coûté $40,000 pour transporter le ministre de la Milice, sir Ian Hamilton et sa suite, de Vancouver, dans l'Ouest, à Sydney, dans l'Est; n'est-ce pas là une dépense exorbitante et sans égale, et cela n'est-il pas de nature à ajouter quelque chose au coût élevé de la vie? Je crois savoir en outre que vingt ou vingt-trois des officiers de la milice, avec leurs femmes, leurs familles et leurs invités, et douze ou quinze femmes-secrétaires ont voyagé à travers l'Europe aux dépens du trésor public et qu'il en a coûté, dit-on, au moins $100,000—et cela pour satisfaire la curiosité et la vanité du ministre de la Milice. Est-ce que ces choses ne contribuent pas au coût élevé de l'existence? Je crois qu'elles y contribuent. Le ministre de la Milice a dîné en grande tenue et aux dépens des contribuables, en Europe, avec des marquis, des ducs, des rois et des empereurs. Si le ministre des Finances faisait bonne garde sur le trésor public et s'il accomplissait sa tâche de fidéicommissaire à cet égard, il obligerait le ministre de la Milice à payer ces notes de sa propre poche. Il y a encore les $15,000,000 que Mackenzie et Mann ont eu, en cadeau, l'année dernière. Le ministre des Finances doit certainement en convenir: cela ajoute quelque chose au coût élevé de la vie. Il y a encore dix ou douze millions payés par le consommateur, sous forme de droits de douane, pour certaines denrées. Telles sont les choses qui dans mon humble opinion élèvent le coût de la vie et telles sont les choses, j'oserais le prédire, que la commission d'enquête ne mentionnera pas. Mais le peuple devrait en être informé, et après qu'il l'aura été, il en tirera lui-même la conclusion.

J'ai écouté avec attention, l'autre jour, la mention faite par le ministre des Finances de certains chiffres et sa déclaration que le coût de la vie avait augmenté plus rapidement au Canada, durant les quelques dernières années, que dans aucun autre pays dont il a parlé et cela malgré que les pays d'Europe aient à porter le fardeau de dépenses énormes pour des armements et des équipements militaires dont nous sommes heureusement libres et malgré, aussi, qu'une partie considérable des citoyens de ces pays soient détournés de leur action productive, à l'âge précisément ou ils sont le plus en état de produire un travail effectif. Cela, il me semble, devrait fournir matière à réflexion. Il doit y avoir quelque chose qui va mal dans ce pays pour qu'avec des ressources illimitées et avec la population que nous avons le coût de la vie soit déjà si élevé. Considérant ces choses et vu que le Gouvernement actuel ne paraît pas disposé à faire quoi que soit pour remédier à ces maux; considérant son attitude sur la question navale qu'il désire maintenant écarter, considérant que l'urgence a été anéantie, qu'elle n'existe plus à l'heure actuelle; considérant les œuvres du Gouvernement, sur tous ces points, durant les trois dernières années, je ne suis pas surpris qu'il retarde autant que possible l'appel au peuple, prétextant que dans l'intervalle il étudiera toute ces choses qui étaient déjà connues il y a quelques années. C'est mon avis qu'en considération de tout cela, lorsque le Gouvernement en appellera au peuple il succombera, ainsi que l'a dit mon ami le député de Red-Deer (M. Clark), sans être pleuré, sans qu'on honore sa mémoire et sans qu'on lui chante de service funèbre.

M. FREDERICK L. SCHAFFNER (Souris): Je n'ai pas l'intention, je vous assure, de retenir longtemps l'attention de la Chambre, cet après-midi, mais je suis d'opinion que les députés ont un devoir à remplir à l'égard de ceux dont ils sont ici les mandataires. Ainsi, cet après-midi, j'ai à remplir un mandat très agréable en me faisant l'écho, non seulement des conservateurs, mais d'au moins 85 p. 100 de la population de ma division, auprès du Gouvernement, et en le félicitant de la manière brillante dont il s'est acquitté des promes- et des engagements qu'il avait pris, antérieurement aux élections, dans mon comté et dans le reste des provinces de l'ouest. Nous avons au Canada, pour ainsi dire, trois sortes de gouvernements. Nous avons notre gouvernement municipal qui s'occupe de nos affaires intimes. Notre gouvernement local ou provincial se meut dans un

domaine déjà plus agrandi. Puis vient le grand parlement fédéral qui doit légiférer de son mieux sur les intérêts communs à tous. J'ai parlé de ces trois sortes de gouvernements pour faire voir combien sont différentes les attributions de ces trois corps législatifs. Le gouvernement municipal doit disposer des affaires locales et de toutes celles qui ont un caractère analogue. Nous pourrions dire que les gouvernements provinciaux de ce pays, soit en Colombie-Anglaise, soit en Nouvelle-Ecosse ont à transiger les affaires de gens ayant les mêmes intérêts. Mais combien est différente la législation qui doit émaner de cette Chambre des communes! Nous y rencontrons une grande diversité de croyances, de langages et d'industries; ce qui peut être bon pour une province, ou pour une localité, peut ne plus l'être pour le pays entier. C'est pourquoi je prétends que, quel que soit le gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur, chaque député devrait ressentir de la sympathie pour lui, parce qu'il est obligé de donner une direction, de formuler une politique et d'édicter des lois qui devront être à l'avantage de la population du pays tout entier.

Il faut donc, monsieur l'Orateur, que nous ayons dans ce pays ce que l'on appelle le gouvernement par les partis. C'est la forme de gouvernement de l'empire britannique; c'est, je crois, la forme de gouvernement de tous les peuples civilisés. Elle peut avoir ses défauts, elle peut ne pas être parfaite; car, s'il reste des gens qui se disent parfaits, la plupart d'entre nous admettront volontiers que nous n'avons pas atteint la perfection, soit dans l'administration locale soit dans l'administration fédérale. Je n'en maintiens pas moins que l'objet de tout gouvernement est de faire des lois pour le bien de la population. De là pour nous le devoir de surveiller de près les actes de tout gouvernement quel qu'il soit. Je veux bien reconnaître que je n'ai pas toujours été satisfait de la conduite de nos gouvernants conservateurs, et il n'est personne, je le suppose bien, qui, de l'autre côté de la Chambre, ait été absolument satisfait de tout ce que leurs amis libéraux ont pu accomplir. Nous sommes plus ou moins indépendants, et peut-être devrais-je faire à l'honorable député de Red-Deer le compliment de déclarer que son indépendance égale sans doute celle de n'importe qui d'entre nous. Toutefois, quelque désirable que soit une liberté d'ailleurs encore plus grande de notre part, il faut, étant donnée cette forme de gouvernement, nous efforcer de faire comprendre

[M. F. L. Shaffner.]

à ceux qui composent le ministère et qui sont à vrai dire les seuls gouvernants, qu'ils soient du parti conservateur ou du parti libéral, la sagesse d'adopter des mesures qui aient notre approbation. Un gouvernement a donc le devoir de consulter les membres de la Chambre et de savoir d'eux ce dont chaque province a le plus besoin. Il est probable qu'un gouvernement ainsi renseigné agira pour le plus grand bien du pays dans son ensemble.

J'ai écouté très attentivement l'autre jour mon honorable ami le député d'Edmonton (M. Oliver). C'est un homme hardi et brave; aussi je m'étais attendu de sa part à plus d'exactitude que n'en témoigne son dernier discours. Il a débuté par cette vieille histoire de l'autruche se cachant la tête dans le sable, à quoi il a comparé l'humilité des membres du cabinet. L'humilité, après tout, n'est absolument pas à mépriser, soit parmi les membres du cabinet, soit parmi tout autre groupe de personnes. Il a terminé en disant que ces hommes avaient, comme fait l'autruche, enfoui leur tête dans le sable. Entendant cela, je me suis retourné pour voir les têtes dirigeantes du Gouvernement. J'ai remarqué, comme sans doute vous l'avez remarqué vous-même, monsieur l'Orateur, que quelques-uns d'entre eux ont la tête pas mal grosse et que cela ferait dans le sable un joli trou. Il m'est ensuite venu à l'idée que, si jamais nos amis de la gauche arrivaient au pouvoir dans ce vingtième siècle et voulaient mettre leurs têtes dans les trous faits par les membres du ministère actuel, ces trous seraient peut-être beaucoup trop grands pour eux et que, comme des pois dans une gousse sèche, leurs têtes sonneraient les unes contre les autres.

J'ai eu la témérité, l'autre soir, d'interrompre mon honorable ami d'Edmonton au moment où il parlait d'une députation de cultivateurs venus à Ottawa pour une entrevue avec le Gouvernement. Je ne sais ce qui est résulté de cette entrevue d'il y a quelques semaines, mais ce que je sais, c'est que, du temps que nos amis d'en face étaient au pouvoir, il est venu à Ottawa une députation de mille à douze cents cultivateurs. J'ai même gardé le souvenir de leur entrée dans cette Chambre, qu'ils ont remplie au point de nous obliger à en sortir, et je n'ai pu m'empêcher de songer à la joie que j'aurais de pouvoir obtenir un siège à la Chambre des communes avec autant d'aise que ces braves gens. C'étaient des hommes à la mine superbe, intelligents et bien habillés; oui, bien habillés. Quel-

qu'un sur la rue me disait l'autre jour à propos de gens élégamment vêtus qui venaient de nous dépasser: "Ce ne sont pas là des cultivateurs de l'Ouest, mais des banquiers, des membres du cabinet, ou quelque chose de cette sorte." Le point où je veux en venir, monsieur l'Orateur, c'est que s'il a fallu douze cents cultivateurs pour monter à l'assaut de l'ancien ministère, le cabinet conservateur a si bien fait les choses pour leur donner satisfaction qu'en 1913 une poignée de délégués a suffi. Je ne sache pas qu'un cultivateur ait moins qu'un autre le droit de s'habiller comme il faut.

J'ai eu la hardiesse de demander l'autre soir à l'honorable député d'Edmonton si l'ancien gouvernement avait exaucé les vœux des cultivateurs qui avaient pu dans le temps venir à Ottawa, et il m'a répondu que sir Wilfrid avait essayé de leur donner la réciprocité qu'ils sollicitaient. Je désire montrer, cet après-midi, que pas une des demandes présentées à l'ancien gouvernement par les cultivateurs de l'Ouest venus ici tout exprès n'a été accordée.

Mon honorable ami d'Edmonton manque bien souvent d'exactitude. Il m'a paru être bien peu renseigné et, sur le point qui nous occupe, il a échoué misérablement.

Voyons ce qu'a répondu à ces représentants le chef de l'opposition. A propos du tarif, il leur a dit:

> La première chose que, selon vous, il faudrait s'efforcer d'obtenir, c'est un traité de réciprocité avec nos voisins.
>
> M. DRURY: Je crois que vous êtes mal renseigné sur ce que nous proposons.
>
> Sir WILFRID LAURIER: Il m'a semblé que c'étaient des relations plus étroites avec nos voisins. Pour ce qui est d'arriver à cela, au moyen d'un traité ou par des lois simultanément adoptées dans l'un et l'autre pays, c'est une autre question; et je suppose bien que vous aimeriez encore mieux l'obtenir sous la forme d'un traité que de ne pas l'avoir du tout. Si ce que vous voulez est d'avoir avec les Etats-Unis des rapports de commerce plus étendus, nous sommes avec vous. Je suis heureux de pouvoir vous dire, qu'à l'heure actuelle, des négociations sont entamées avec le gouvernement américain en vue précisément de ce que vous demandez, savoir des relations commerciales plus avantageuses avec nos voisins.

Le point que je tiens à établir, c'est que des représentants du Canada avaient déjà été à Washington avant que cette députation fût venue à Ottawa; mon honorable ami d'Edmonton s'est donc trompé en disant que l'ancien Gouvernement avait voulu faire pour les cultivateurs ce qu'ils lui avaient demandé. J'ai dans les mains une pièce qui tient du vaudeville. Je ne la communiquerai point à la Chambre cette après-midi, mais elle pourra l'être avant la fin de la session. Elle a été jouée à Winnipeg vers le 1er décembre dernier, lors de l'élection tenue dans le comté de Macdonald. Je m'étais attendu que mon honorable ami d'Edmonton parlerait de cette élection. Tous ceux qui étaient ici l'année dernière se souviennent que mon honorable ami ne manquait pas, chaque fois qu'il prenait la parole, et il la prenait souvent et longuement, d'amener sur le tapis l'élection de Macdonald, mais dans son discours de l'autre soir, pas un mot à ce sujet.

Il devait y avoir une élection dans Macdonald. Mon excellent ami M. Morris, chef de l'opposition, homme hautement estimé dans la province du Manitoba, ne voulait d'une élection, non plus que M. McPherson, député libéral très aimé à la législature de cette province. La pièce dont je parle avait été montée par l'honorable député d'Edmonton et elle a eu pour principaux acteurs l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) et M. le sénateur Watson. Ces messieurs ont exigé une élection dans Macdonald et ils en sont encore malades. Ah! si ces hommes avaient pu, comme l'autruche, et même plus profondément enfouir leur tête dans le sable, avec quelle joie ils l'auraient fait!

Le ministre des Finances disait l'autre soir du très honorable chef de l'opposition qu'il souffrait d'amnésie, ce qui veut dire perte de mémoire. Ce n'est pas là ce dont souffrait mon honorable ami. Il n'avait pas d'amnésie: sa mémoire est excellente. Cette élection de Macdonald est gravée dans son cœur et il ne l'a pas oubliée.

M. MICHAEL CLARK: Je crois, monsieur l'Orateur, devoir soulever la question de règlement. Est-il vrai que quelqu'un de la gauche ait accusé mon honorable ami de souffrir d'amnésie?

M. SCHAFFNER: Je n'ai pas dit cela, et l'honorable député a mal compris. Je dis que le ministre des Finances a parlé d'amnésie, ce qui veut dire perte de mémoire. Si j'ai dit que quelqu'un de la gauche l'avait accusé, je me reprends, car ce n'était pas là mon intention. Ce dont je tiens à vous assurer, monsieur l'Orateur, c'est que l'honorable député d'Edmonton ne souffre pas d'amnésie, mais d'aphasie ou d'aphémie; c'est-à-dire qu'il lui était impossible d'articuler ses mots et de prononcer celui de Macdonald.

Il a fait quelques assertions fort étranges. Je ne savais pas qu'un homme d'un aussi bon naturel pût être aussi pessimiste qu'il l'a été cet après-midi. Il a prétendu que, de tous les pays du monde, et malgré une

récolte comme il n'en a jamais eue, le Canada est seul aujourd'hui à souffrir d'une stagnation des affaires. Je crois que l'honorable député est mieux informé. Il sait fort bien, j'en suis sûr, que les affaires vont mal dans le monde entier. Autrement, la situation au Canada ne serait pas aussi grave et ne se ferait pas sentir aussi profondément. Mais mon honorable ami n'est pas d'accord avec d'autres grands hommes de sa province. Mon très honorable ami le premier ministre a fait l'autre jour allusion aux remarques des premiers ministre des différentes provinces sur ce sujet. Je ne reviendrai pas sur tout ce qu'ont dit les lieutenants-gouverneurs des diverses provinces; mais j'aimerais à vous faire part de ce que l'honorable M. Bulyea, le lieutenant-gouverneur de la province d'Alberta, province d'où vient mon honorable ami, disait le 16 décembre dernier à ce même propos:

> Depuis qu'a été prorogée la quatrième session de la deuxième législature de votre assemblée, le peuple de la province d'Alberta, comme ceux de tous les pays civilisés de l'univers...

L'honorable député d'Edmonton pense que le Canada est seul à souffrir, mais M. Bulyea déclare, avec l'autorité que lui donne sa haute position, que le peuple de la province d'Alberta, comme de tous les pays civilisés de l'univers

> ...a éprouvé les effets d'un état de stagnation des affaires qui, je suis heureux de le dire, commence à s'améliorer.

Il ajoute:

> En dépit toutefois du resserrement de l'argent, les affaires en général ont été bonnes dans la province. La population s'est considérablement accrue, et il s'en est suivi, comme d'ordinaire, un accroissement de la construction et des améliorations, pour ne rien dire de la récolte sans pareille par laquelle il a plu à la Providence de récompenser les travaux de nos cultivateurs. Dans toutes les classes de la population, la perspective, pour la province, est plus que jamais encourageante.

Voilà qui n'est pas trop mal, et c'est ce que pense le lieutenant-gouverneur de l'Alberta.

J'ai dit que mes commettants m'avaient envoyé ici pour féliciter le Gouvernement sur la manière avec laquelle il avait rempli ses promesses.

Il y a certaines choses que les cultivateurs de l'Ouest venus à Ottawa ces années dernières ont demandé.

Touchons à la question provinciale, un instant. Voilà des années que nous demandons au Gouvernement de reculer nos frontières. Nous avons demandé le dégrèvement des prix de transport des marchandises et des tarifs de messagerie; ainsi qu'un système d'élévateurs maritimes; nous avons demandé des subventions au bénéfice de l'agriculture, des grandes routes, et du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Nos collègues de droite et de gauche en conviendront, ce sont là les principales demandes formulées ici par les représentants de l'Ouest canadien et j'affirme catégoriquement que les députés de la gauche, alors au pouvoir, n'ont pas acquiescé à une seule de nos demandes. Et nos frontières provinciales? Des années durant, notre petite province du Manitoba portait le sobriquet de province timbre-poste. Je le répète, je ne suis pas féru de régionalisme. Si nous tenons à devenir une nation forte et puissante, il faut abjurer le régionalisme, l'esprit de clocher, et s'inspirer des plus chers intérêts du pays dans son ensemble. Au Manitoba, nous pensions qu'on ne nous traitait pas avec la loyauté et la justice voulue.

Le Manitoba fut la première province taillée dans l'Ouest canadien; nous y avons été les précurseurs, et personne ne tient l'Ouest en plus haute estime que moi. J'habite l'Ouest depuis 1882 et j'ai pour ainsi dire grandi au milieu de ces populations; mais si attaché que je sois à l'Ouest, j'affirme que nous sommes tous solidaires et que les diverses provinces sont dépendantes les unes des autres. Je le répète, le Manitoba a été le précurseur de l'Ouest. C'est cette province qui apprit au peuple que l'Ouest était un pays qui méritait d'être colonisé. C'est le Manitoba qui apprit aux populations d'Ontario et des autres provinces qui allèrent s'établir en Saskatchewan et en Alberta que, dans ces deux provinces, pourrait se répéter l'expérience du Manitoba, et c'est ce qui a lieu aujourd'hui. Pendant nombre d'années, la province demeura à l'étroit avec ses 72,000 milles carrés de superficie, alors que l'Ontario, à l'est, en avait 250,000 milles carrés, et la responsabilité de cette situation anormale, je la fais retomber sur les députés de la gauche. Le chef de l'opposition, obéissant à je ne sais quel mobile, refusa à mainte reprise de faire droit à nos demandes et de reculer nos frontières. Mais les citoyens de ce pays décidèrent d'appeler à l'administration des affaires un nouveau gouvernement; le gouvernement Borden monta au pouvoir en 1911; or, en 1912, il recula les frontières et aujourd'hui au lieu de 73,000 milles carrés nous avons un territoire de 250,000 milles carrés, égal à celui de la province de la Saskatchewan et à l'ancien territoire de la province d'Ontario. C'était là une des de-

mandes formulées par les cultivateurs du Manitoba et le Gouvernement actuel y a fait droit.

Et la question des transports? Si vous eussiez entendu pérorer le député d'Assiniboïa (M. Turriff), devant les électeurs de Souris et autres, et tonner contre l'exagération des prix de transport des marchandises, vous auriez juré qu'il parlait sérieusement et avec conviction. Les tarifs des transports sont encore trop élevés. Mais je lui pose ici la question: Qu'a donc fait son gouvernement pour abaisser les prix de transport des marchandises? Ces messieurs se sont contentés de pérorer à perte de vue sans rien faire au bénéfice de l'Ouest canadien. Le gouvernement conservateur monta au pouvoir, et en 1912 vint une délégation de l'Ouest qui présenta une pétition au ministre des Chemins de fer lequel, en temps utile, transmit ce document à l'ancien président de la commission des chemins de fer, M. Mabee, dont la mort a été une perte irréparable pour le pays. Il existe dans les dossiers de la commission une lettre de M. Mabee affirmant que cette pétition avait été pour lui une révélation, et que jusque-là il avait ignoré la demande des populations de l'Ouest relativement à l'abaissement des prix de transport des marchandises. Mais le ministre des Chemins de fer ne s'en tint pas là, il renvoya toute l'affaire à la commission des chemins de fer; des avocats furent chargés de représenter le peuple devant cette commission; on demanda le redressement du grief et c'est à dater de ce moment que la commission des chemins de fer se préoccupe de la question. Parmi les orateurs de la gauche, il a souvent été question de M. Cowan qui a comparu devant la commission au nom des provinces. M. Cowan a habilement défendu les droits du peuple et il a fait œuvre utile au bénéfice des provinces de l'Ouest; mais disons-le, ni M. Cowan ni aucun autre individu n'aurait été en mesure de demander l'abaissement des prix de transport des marchandises, si l'ancien gouvernement fût demeuré au pouvoir. Ce ne fut que lorsque le Gouvernement conservateur eut pris la direction des affaires publiques que la commission des chemins de fer fut invitée à se préoccuper du règlement de cette importante question.

Quant aux tarifs des messageries, dans le document que j'ai cité, M. Mabee affirme qu'il avait déjà appris qu'on demandait l'abaissement de ces tarifs, et bien que la commission des chemins de fer eût été saisie de la question en 1904, ce ne fut qu'en 1910 qu'ont prit une décision, et alors les conclusions du rapport furent défavorables à la modification de ces tarifs au Canada. Cela se passait sous le régime précédent; or, qu'a fait le Gouvernement actuel? Il arrive à peine au timon des affaires, et cependant il a réussi à faire régler la question des tarifs de messagerie, et il a été effectué une réduction de 20 p. 100 dans ces tarifs à l'ouest de Sudbury. C'est là un excellent début et sans doute il s'effectuera d'autres réformes en temps utile. Mais ce qui contribuera le plus puissamment à l'abaissement des tarifs des messageries au Canada, c'est l'inauguration du service des colis postaux par le Gouvernement actuel. Si je ne me trompe, il n'a jamais été question de ce service sous le régime précédent; mais la chose est souvent venue sur le tapis, depuis l'avènement du Gouvernement actuel. En inaugurant ce service des colis postaux, le Gouvernement se trouve en présence de difficultés dont ni le commun des députés ni le public ne sauraient se rendre parfaitement compte; seulement, ce qui stimule son ardeur, c'est l'éclatant succès du service des colis postaux aux Etats-Unis. Sans doute, en créant ce service postal, le gouvernement des Etats-Unis nourrissait bien quelque crainte; mais les résultats ont pleinement répondu à son attente et même dépassé ses espérances. Espérons-le, ce service postal au Canada sera couronné du même succès qu'aux Etats-Unis et ce succès nous aidera puissamment à obtenir le dégrèvement des tarifs de messagerie dans l'Ouest canadien.

Un mot au sujet de l'énergie déployée par le Gouvernement dans l'exécution du projet du chemin de fer de la baie d'Hudson. Au cours de chaque consultation populaire de 1896 à 1911, les libéraux au pouvoir se sont servis de cette question comme d'un engin électoral, promettant toujours de construire cette voie ferrée, sans jamais réaliser leurs promesses. Au moment où les libéraux perdirent le pouvoir, tous les travaux exécutés se bornaient à quelques jetées érigées dans la rivière Saskatchewan, au Pas. Or, quelle est la situation actuelle? En ce moment le Gouvernement pousse avec la plus grande énergie le parachèvement du chemin de fer; si je ne me trompe, on a adjugé toutes les entreprises et les travaux de terrassement sont faits sur une longueur de 160 milles.

En outre, le Gouvernement pousse activement la construction des installations de tête de ligne à la baie d'Hudson, afin que tout soit prêt, quand le chemin de fer sera mis en exploitation. Et quelle est aujourd'hui l'attitude de certains journaux libéraux? Ils cherchent à déprécier l'œuvre

réalisée par le Gouvernement et les efforts qu'il a tentés pour rendre navigable en toute sécurité la baie d'Hudson, ce cours d'eau que le Créateur a mis là au bénéfice des habitants des provinces des prairies, et surtout au bénéfice des populations de la Saskatchewan et de l'Alberta. Les journaux libéraux se plaignent que sur dix ou douze vaisseaux envoyés pour naviguer dans ces eaux, dont la carte hydrographique ou nautique n'a pas encore été dressée, un ou deux ont éprouvé des avaries et n'ont pas été en mesure de faire le déchargement de leurs cargaisons. Si l'on se rappelle le merveilleux succès qui a couronné l'œuvre si difficile entreprise par le Gouvernement relativement au projet de chemin de fer de la baie d'Hudson, avouons-le, il y a là un légitime sujet d'orgueil pour tout Canadien.

Parmi les mesures qui font honneur au Gouvernement, mentionnons l'agrandissement du territoire du Manitoba, l'abaissement des tarifs de transport des marchandises et des tarifs de messagerie, ainsi que les subventions à l'agriculture. Mon honorable collègue (M. Oliver) a mentionné la difficulté des transports en 1911, et les pertes qui en sont résultées pour les cultivateurs du Manitoba, réduits à l'impuissance de faire transporter leur grain sur le marché. Naturellement, on ne saurait loyalement imputer à crime au Gouvernement actuel la situation existante relativement à la récolte de 1911, puisqu'il arrivait à peine au pouvoir et n'avait pas encore été en mesure de prendre les mesures voulues pour le transport de la récolte de cette année-là. Mais que dire de la situation de 1912? Mon honorable collègue (M. Oliver) observe que, bien qu'il se soit produit un fort engorgement de transports en 1911, il y a eu encombrement partiel en 1912, et sans doute il convient de lui savoir gré de ce léger aveu. Mais, en réalité, jamais encore les transports du grain ne s'étaient effectués avec plus de facilité qu'en 1913.

Il est possible qu'en quelques endroits de l'Ouest on n'ait pas obtenu tous les wagons voulus; mais personne ici ne saurait affirmer qu'en 1913 il y ait eu insuffisance de voitures dans les trois provinces prairies, ou que l'expédition de la récolte de grain sur le marché ne se soit pas effectuée avec la célérité voulue. Grâce à l'esprit progressiste et au sens des affaires dont a fait preuve le Gouvernement au pouvoir, les facilités de transport se sont perfectionnées, au grand bénéfice des populations de l'Ouest.

[M. F. L. Shaffner.]

Les agriculteurs de l'Ouest ont demandé des élévateurs publics aux ports maritimes, placés sous le contrôle effectif du commissaire des grains. Nous en avons un qui fonctionne à Fort-William, et sur divers points dans l'Ouest des élévateurs régionnaux sont en voie de construction.

Mon honorable collègue a discuté la question de l'expédition du blé en franchise douanière et nous a dit les pertes subies par notre impuissance à expédier notre blé aux Etats-Unis. Dans ses harangues au comté de Macdonald, il a affirmé que nos pertes occillaient entre $1,000,000 et $5,000,000. Depuis, ces chiffres se sont gonflés et l'autre soir, il a déclaré que ces pertes oscillaient entre $5,000,000 et $8,000,000. Il se base sur l'hypothèse que chaque boisseau de blé expédié du Canada irait aux Etats-Unis, affirmation parfaitement ridicule.

Les agriculteurs de Macdonald savaient que c'était ridicule. Mon honorable ami a été là en 1912. Mon ami d'Assiniboïa (M. Turriff) n'y est pas allé à cette époque. Il y avait des raisons pour qu'il n'y aille pas —sans vouloir rien dire à son désavantage, mais il n'y est pas allé. Cette année, il s'y est rendu et mon honorable ami d'Edmonton a parcouru le comté en parlant de l'entrée des vivres en franchise. Dans son discours du 1er décembre, il a dit: "Vous devez combattre; quand vous voyez une tête frappez-là". Eh bien, la tête a reçu le coup et elle ne s'en est pas encore relevée. Il a parcouru la belle circonscription de Macdonald et il a dit: Nous avons une nouvelle politique momentanée—elle a été si bien exposée l'autre jour—une nouvelle politique pour le moment. Mais il expliqua ce qu'était cette politique de vivres en franchise, il a tout dit à ce sujet, il a parlé des choses terribles que le Gouvernement actuel avait faites et il a dit ce que ferait le parti libéral en faveur du peuple. Or, les électeurs de Macdonald sont presque tous des agriculteurs. Quel a été le résultat? Quel pouvait être le résultat d'un discours comme celui-là, un discours semblable à celui qu'il a prononcé l'autre soir dans cette enceinte et que vous lirez tous, je l'espère, avec soin? Qu'ont fait les électeurs de Macdonald? Ils ont porté la majorité précédente de 784 à environ 1,000. Tel a été le résultat de ce magnifique discours et des splendides arguments que vous avez entendus l'autre jour.

M. MACDONALD: A-t-on parlé du blé en franchise dans Macdonald?

M. SCHAFFNER: Oui, on a parlé du blé en franchise dans Macdonald et on a parlé de protection dans Pictou, et mon honorable ami parle protection quand il est dans Pictou.

M. MACDONALD: Qu'a dit le ministre des Travaux publics (M. Rogers) à propos du blé en franchise?

M. SCHAFFNER: Je n'ai pas à répondre pour le ministre des Travaux publics. Si vous le lui demandez, il va le dire. Il peut se conduire tout seul. Il a été capable de le faire jusqu'à présent.

Je veux dire quelques mots de l'instruction agricole. L'instruction est une bonne chose, quel que soit le sujet qu'elle embrasse, qu'il s'agisse d'agriculture ou de génie civil. Le Gouvernement a promis de consacrer $10,000,000, à raison de $1,000,000 par an, pour encourager l'instruction agricole. Le Gouvernement ne vaudrait rien s'il n'augmentait pas cette somme, avant la fin de la période de dix ans, jusqu'à $60,000,000, et je crois que cela sera fait.

J'ai eu l'occasion de parler dans cette Chambre et en dehors avec l'ex-ministre de l'Agriculture. Je lui ai dit: "Monsieur Fisher, vos fermes expérimentales sont une bonne chose, mais je sais, par expérience personnelle, puisque je ne demeure pas loin de la ferme expérimentale de Brandon, qu'elles ne donnent pas de résultat. "Pourquoi?", demanda-t-il. "Eh bien, monsieur Fisher, c'est parce qu'elles n'atteignent pas le peuple". C'est mon opinion, mais le peuple est quelque peu à blâmer. Il devrait profiter de ces fermes expérimentales; il devrait les visiter, mais en réalité très peu de gens le font. Que produit cet encouragement à l'instruction agricole, pour mettre à la portée du public le résultat des travaux des fermes expérimentales? Nous avons reçu, je crois, cette année $50,000 et cette somme, augmentée de ce qu'a donné le gouvernement provincial, a permis au ministre de l'agriculture de la province du Manitoba d'établir dans chaque circonscription locale qui en avait besoin, une étendue de terre de 40 acres dans le voisinage des cultivateurs, de façon à ce que toutes les classes de la population allant à la ville ou en sortant, peuvent passer à côté et en voir les résultats. C'est pour moi un cas magnifique d'encouragement à l'instruction agricole. Si nous avions besoin d'exemples, nous pourrions les trouver en Belgique et en France. Les fermes belges produisent annuellement $50,000,000 de plus qu'il y a vingt-cinq ans, avec une dépense, pour toutes les branches d'instruction agricole, qui ne dépasse pas $200,000 par an.

Voici ce que sont venus demander ici les agriculteurs: extension des limites provinciales, réduction des tarifs de petite vitesse, réduction des tarifs de messageries, les colis postaux, encouragement à l'instruction agricole et aux chemins. Si j'ai entendu condamner le Gouvernement précédent pour une chose plutôt que pour une autre, sauf la marine, c'est pour avoir rejeté le bill des bons chemins. Un moyen d'aider à réduire le coût élevé de l'existence, c'est de retenir les hommes, les filles et les garçons sur la ferme. Rien ne contribuera plus à y arriver qu'à leur donner de bonnes routes. Dans la circonscription de Souris, la population a vivement ressenti l'action que le Sénat a cru devoir faire sous la direction du très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), quand il a rejeté le bill des chemins.

M. PROULX: L'honorable député aurait-il confiance dans le gouvernement du Manitoba pour dépenser l'argent d'une façon régulière?

M. SCHAFFNER: Mais, certainement. Y a-t-il quelqu'un au monde qui n'a pas confiance au gouvernement du Manitoba?

M. PROULX: Pourquoi l'honorable député n'a-t-il pas poussé le Gouvernement à accepter l'amendement du Sénat?

M. SCHAFFNER: Je crois avoir montré que le Gouvernement a été un gouvernement d'action et qu'il a aidé la population de l'Ouest. Vous étonnez-vous que j'arrive ici en apportant avec moi les félicitations des libéraux et des conservateurs de la circonscription de Souris pour l'œuvre admirable que le Gouvernement a accompli en aidant ce grand pays?

Je ne parlerai pas longtemps du coût élevé de l'existence. D'après moi, un article paru ce matin dans le "Citizen", résume assez bien les causes du coût élevé de l'existence. Parlant de ce qu'a dit l'honorable ministre des Finances (M. White), il s'exprime ainsi:

> Avec un aperçu plus large et plus véridique, il a énuméré d'autres motifs qui contribuent pour beaucoup à créer les conditions défavorables de la vie actuelle et qui doivent être admis par ceux qui ont en vue la bonne économie plus tôt qu'une notoriété politique. L'afflux des populations des campagnes dans les villes a fait

diminuer la production agricole, et par suite a augmenté le coût des denrées. Il est bien connu qu'une marge beaucoup plus grande existe entre ce que reçoit le producteur et ce que paye le consommateur, et en grande partie c'est dû au défaut de principes scientifiques et coopératifs appliqués à l'agriculture.

Je crois que c'est là une raison très sérieuse. Il y a aujourd'hui trop de différence entre ce que reçoit le producteur et ce que paye le consommateur. Ce que nous voulons dans ce pays et ce que réclament, je crois, les agriculteurs de l'Ouest, c'est un système de coopération qui apporterait un remède aux conditions existantes, du moins à un degré considérable.

Il doit être évident pour tous les esprits réfléchis que tout homme qui ne produit pas, riche ou pauvre, est un vrai fardeau pour la communauté. On pourrait montrer que les exigences du public ont aujourd'hui dépassé ses possibilités financières de payer ou son habileté économique de produire dans les conditions actuelles.

Cette pensée mérite, je crois, une sérieuse considération. Les gens deviennent aujourd'hui trop extravagants.

L'importance du cri des libéraux en faveur des vivres en franchise a été de beaucoup exagérée. Il a été adroitement imaginé pour gagner des votes à une élection générale qui est encore loin. En dépit du fait que les libéraux ont laissé pendant quinze ans le tarif général sans presque rien y toucher jusqu'à ce qu'ils aient été poussés à bout par la menace d'une défaite, ils déclarent maintenant que c'est la cause de la cherté de la vie.

Et l'article continue en parlant du monopole de la terre à propos du coût élevé de l'existence. Il n'y a pas de doute que le spéculateur en terrains, le courtier d'immeuble ont fait au Manitoba et dans l'Ouest un mal énorme et je voudrais qu'on puisse trouver quelque chose, par une loi ou autrement, pour remédier à ce mal. On peut dire que si un homme veut acheter il a le droit de le faire, mais si j'avais le temps, je pourrais parler de quelques malheureuses expériences qu'ont faites certaines gens en achetant des lopins de terre dans l'ouest du Canada.

Un mot seulement sur la marine. Voici ce que j'ai à dire au nom de ma circonscription dans laquelle je vis depuis vingt-sept ans. Durant l'année dernière, j'ai visité tous mes électeurs et jamais, au cours de mon existence, je n'ai vu autant de preuves d'humiliation que celles que j'ai rencontrées dans Souris à ce moment par suite du refus du Sénat de faire quelque chose en faveur de l'empire britannique. Le Gouvernement a fait de son mieux pour aider le contribuable anglais et quatre-vingt pour cent au moins de la population de Souris

[M. F. L. Shaffner.]

sont absolument d'accord avec le Gouvernement actuel sur son programme naval. Nos honorables adversaires ont dit que le programme du Gouvernement était un programme permanent, mais j'attirerai l'attention sur ce qu'a dit le très honorable premier ministre à Toronto:

Je ne suis pas en faveur, je n'ai jamais été en faveur d'un programme de contributions permanentes. Nous n'avons pas défendu un programme de ce genre, mais nous avons proposé dans des conditions urgentes, de construire, de posséder...

C'est encore une autre chose sur laquelle nos honorables adversaires aiment à s'apesantir. Ils aiment à dire que nous donnions les navires à l'amirauté anglaise. Nous ne faisions rien de cela; les navires devaient rester à nous. Le très honorable premier ministre a dit et répété que lorsqu'un programme permanent serait adopté dans l'avenir, ces navires seraient les nôtres; ils pourraient être redemandés et utilisés de la manière qui paraîtrait la plus convenable au Gouvernement.

...de posséder et d'utiliser pour la défense commune de l'empire trois cuirassés d'escadre qui feraient partie de la ligne d'attaque au jour du danger.

Je ne sais rien des autres circonscriptions, mais je puis dire à nos honorables adversaires que ma circonscription était très désireuse d'avoir une élection sur cette importante question. Je ne peux pas comprendre pourquoi mes honorables amis, seulement pour faire du zèle politique, refusent de venir en aide à l'Angleterre. Oublions-nous aujourd'hui que nous sommes la plus grande et la plus ancienne des colonies de l'empire britannique?

L'Australie, la Nouvelle-Zélande, les Indes, l'Afrique du Sud et même la petite colonie de Terre-Neuve ont fait quelque chose pour alléger le fardeau du contribuable anglais, mais nous n'avons rien fait. Comme je le disais, il y a un instant, les électeurs de mon comté sont profondément humiliés de ce que le Canada n'a rien fait pour venir en aide au grand empire dont nous faisons partie et sur les domaines duquel le soleil ne se couche jamais, cet empire dont le drapeau, les navires et les sujets ont fait régner la justice et la liberté sur toutes les mers et sur tous les continents. Le Canada continue à ne rien faire, grâce à l'attitude d'un Sénat partisan qui ne nous permet pas de contribuer pour notre faible part à la défense de ce grand empire.

En prenant part aux débats, je m'étais proposé d'établir, et je crois l'avoir établi, que le Gouvernement actuel s'est montré le

véritable ami de l'Ouest canadien et tant qu'il persistera dans la voie où il s'est engagé, il peut compter sur le concours et l'appui du collège électoral de Souris, quel qu'en soit le représentant. Cependant, le Gouvernement devra continuer à agir avec justice et impartialité, car les électeurs de cette partie du pays sont très indépendants et ils ne donneront leur appui au Gouvernement qu'autant que ce dernier continuera à remplir ses promesses et mènera à bonne fin les réformes commencées.

M. O. TURGEON (Gloucester) (N.-B.): C'est avec une vive satisfaction que je félicite l'honorable député (M. McLeod) qui a proposé l'adresse et qui habite la même province que moi. C'est un homme qui a su se créer une réputation enviable dans le Nouveau-Brunswick. Il occupait déjà une grande place dans l'estime de ses concitoyens; pendant quatre ou cinq ans il avait été avocat général dans le gouvernement de l'honorable ministre actuel de la Marine et des Pêcheries et, plus récemment, il avait été promu au poste de secrétaire provincial. Par le premier discours qu'il a prononcé dans cette Chambre, il a maintenu la réputation qu'il s'était acquise dans sa province et qui s'est étendue à tout le Canada. Vu la haute position qu'il occupait dans le gouvernement provincial, il n'y a aucun doute qu'il a fait un sacrifice en acceptant d'entrer dans la sphère de la politique fédérale, mais comme compensation, il se trouvera ici en contact plus intime avec son ancien premier ministre, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Je ne suis pas seul à me réjouir de la manière habile avec laquelle mon honorable ami s'est acquitté de la tâche qui lui a été confiée par le premier ministre du Canada. Il a eu aussi la bonne fortune de recevoir les félicitations du grand homme d'Etat qui dirige l'opposition dans cette Chambre (sir Wilfrid Laurier).

A titre de représentant d'une des plus petites provinces du Canada, je désire dire un mot du paragraphe peut-être le plus important du discours du trône, celui qui a trait au remaniement des circonscriptions électorales et dont l'honorable député de York (N.-B.) (M. McLeod) a parlé dès le commencement de ses remarques.

Mon honorable ami nous a exposé sa manière de voir sur le principe de la représentation basée sur la population. Son opinion sur cette question ne concorde pas tout à fait avec celle que les représentants des Provinces maritimes ont défendue par le passé. Par suite d'événements que les pères de la Confédération n'avaient pas prévus, en fixant le chiffre de la population comme base de la représentation, les Provinces maritimes sont exposées à perdre un certain nombre de représentants.

L'honorable député de York (N.-B.) maintient que nous n'avons aucune réclamation légale, mais que le Parlement, à titre de faveur, pourrait faire quelque chose pour améliorer notre position. J'espérais qu'il nous annoncerait son intention de demander l'insertion dans la loi concernant le remaniement des districts électoraux d'une disposition propre à assurer sur des bases plus équitables la représentation du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard. Si les dispositions du projet ne sont pas encore arrêtées, ce serait peut-être une bonne raison de retarder le règlement de la question jusqu'à la prochaine session, si nous ne devons pas avoir d'élection cet été.

Pour ma part, j'ai toujours été d'avis qu'il est préférable pour les Provinces maritimes et pour les parties les moins importantes de la Confédération de s'écarter le moins possible des principes fondamentaux de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et cette manière de voir rencontre de nombreux partisans parmi la classe la plus intelligente du Nouveau-Brunswick. Ceux qui pensent comme moi comprennent que la prospérité du Canada ne repose pas autant sur la représentation dans le Parlement que sur le développement des ressources illimitées de notre pays. Moi, citoyen du Nouveau-Brunswick, quand je jette un regard sur nos magnifiques ports vers lesquels se dirigeront les produits de l'Ouest canadien, je ressens la même fierté que le cultivateur de l'Ouest qui contemple, chaque matin, les vastes prairies qui lui donneront des récoltes dont l'abondance étonnera le monde entier.

Je considère que l'on a tort de critiquer les pères de la Confédération, d'autant plus que, prévoyant la prépondérance future des provinces de l'Ouest, il n'ont pas donné aux Provinces maritimes et autres petites provinces l'unique sauvegarde de la représentation dans la Chambre des communes, Ils ont pourvu à ce que ces provinces aient en plus une représentation fixe au Sénat. Cette disposition a été prise comme compensation aux sacrifices faits par les Provinces maritimes à la fondation de la Confédération et cette représentation qui nous est assurée d'une manière permanente dans le Sénat, est aussi essentielle à la prospérité des Provinces maritimes que celle des

autres parties du Canada. Le nombre de nos représentants dans le Sénat doit être égal à celui des représentants d'Ontario ou de Québec ou des provinces de l'Ouest réunies. Je vois dans ces dispositions une preuve que les pères de la Confédération avaient prévu le merveilleux développement de l'Ouest canadien.

Vingt-cinq ou trente ans avant la Confédération, Joseph Howe, d'Halifax, prédisait un nouvel empire britannique dans les prairies de l'Ouest et les immenses ressources de la Colombie-Anglaise; et il disait qu'avant la fin du siècle peut-être, le centre de l'empire serait transféré au milieu du continent, entre l'Atlantique et le Pacifique.

(A six heures la séance est suspendue et reprise à huit heures).

Reprise de la séance.

M. TURGEON: Au moment où la séance a été suspendue, j'expliquais que les pères de la Confédération avaient assuré aux Provinces maritimes une représentation permanente dans le Sénat comme compensation à l'insuffisance de leur représentation dans la Chambre des communes; le Parlement du Canada ne comprend pas le Sénat seul, ni la Chambre des communes seule, et bien que je déplore comme tous les Canadiens les événements qui ont amené cet abaissement dans le chiffre des représentants des Provinces maritimes à la Chambre des communes, je maintiens que la cause n'en est pas dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord ni dans le défaut de prévoyance des pères de la Confédération, car sir Charles Tupper lui-même disait, avant 1867, que la seule compensation qu'il pourrait offrir aux Provinces maritimes était de leur assurer une représentation permanente dans le Sénat.

Quelles que soient les circonstances, notre devoir est de s'y conformer, même si nous devons faire certains sacrifices dans l'intérêt de la Constitution. Il arrive assez souvent que les minorités aient à faire des sacrifices dans l'intérêt de la Constitution et, à titre de citoyen du Nouveau-Brunswick, je n'ignore pas que cette province a dû faire de nombreuses concessions pour ne pas ébranler les bases fondamentales de la Confédération. Pour la sauvegarde de la Constitution, je suis disposé à faire un nouveau sacrifice.

Nous entendons beaucoup parler du Sénat par le temps qui court. C'est à la sagesse des pères de la Confédération que nous devons l'existence de cette chambre haute dont les attributions ne consistent pas seulement à empêcher l'adoption des lois qu'elle croit mauvaises, mais aussi à protéger les minorités. J'ai pleine confiance dans le Sénat et je suis convaincu qu'il saura toujours accorder justice et protection aux petites provinces et à toutes les minorités. La minorité catholique de la province d'Ontario a toujours eu une représentation appropriée dans le Sénat; il en a été de même pour la minorité catholique (anglaise et irlandaise) du Nouveau-Brunswick, qui n'a pas, à l'heure présente, de représentants dans la Chambre des communes. Au Sénat, ces minorités ont leur juste part de représentants. Si l'on veut modifier la représentation des petites provinces, il faudra la modifier dans les deux Chambres du Parlement. Méconnaître le principe de la représentation basée sur la population, ce serait détruire, conciemment ou inconsciemment, la loi constitutionnelle du Canada.

Nous savons parfaitement que sans l'acceptation de ce principe, il n'y aurait pas eu de confédération. Ontario et Québec n'y auraient jamais consenti et les Provinces maritimes qui ont dû faire de grands sacrifices ont obtenu en échange le chemin de fer Intercolonial qui a si puissamment contribué à réunir l'Est et l'Ouest. Les journaux qui ont engagé une campagne sur cette question et qui prétendent que les Provinces maritimes n'ont pas une juste part de représentation sous l'empire du régime actuel, n'exposent pas la situation sous son vrai jour.

J'ai toujours été en faveur du maintien intégral de notre loi constitutionnelle en ce que concerne le Nouveau-Brunswick et les Provinces maritimes. Je n'abuserai pas de la patience de mes collègues en faisant des citations, mais je répète que telle a toujours été mon intime conviction. C'est une question que j'ai toujours étudiée avec le plus vif intérêt et plus je l'approfondis, plus je constate les progrès du pays, plus j'envisage le développement de l'Ouest, plus je deviens convaincu que ce serait une politique de suicide pour les Provinces maritimes que de porter atteinte au principe de la représentation basée sur la population dans la Chambre des communes. Si nous commençons à saper les bases de la Confédération, personne ne peut prévoir où cela nous conduira.

Depuis la confédération, nous avons invité les gens par milliers à venir s'établir sur notre sol et nous leur avons garanti la permanence de notre Constitution et le bien-être qu'avaient en vue les pères de la Confédération. Nous leur avons démontré cette immuabilité constitutionnelle et le but de nos aspirations fut toujours—nous l'avons démontré—de devenir une grande nation canadienne vivant sous le drapeau britannique, et nous n'entretenons pas, aujourd'hui, nous vivons heureux et contents et, certainement au détriment de toutes les parties du Canada. C'est par ce principe de permanence que nous créerons cette nation. C'était la grande préoccupation des pères de la Confédération et c'est dans cet esprit que fut arrêté le statut confédératif. Aujourd'hui, nous vivons heureux et contents et si nous voulons que cet état de choses se continue, nous devons nous efforcer de rester attachés aux principes qui ont animé les auteurs de la Constitution qui nous régit. Beaucoup d'entre nous, dans les Provinces maritimes, sont prêts à faire des sacrifices dans le but de contribuer au maintien, au bonheur et à la prospérité du Canada et à travailler à faire de celui-ci une grande nation vivant sous le drapeau britannique.

Il n'y a qu'un seul moyen à tenter pour modifier notre Constitution, tout en donnant raison au Parlement d'opérer une modification de notre statut fédératif, et c'est celui de soumettre la nature de ce changement à l'étude approfondie d'une conférence interprovinciale. Le seul moyen à prendre en vue d'opérer un changement dans le statut d'une province doit se trouver dans le consentement de cette dernière à cette modification. Voilà ce qu'il faut obtenir d'abord, car on ne peut modifier le statut d'une province quelconque, avant d'avoir obtenu l'adhésion de cette dernière à la réforme projetée. Chaque province est intéressée dans le chiffre de la représentation du Canada et dans ce principe, et c'est pourquoi la demande conjointe de toutes les provinces du Canada réclamant une modification de la Constitution peut seule opérer ce changement. Voilà le fait unique qui peut donner raison au Parlement de modifier la Constitution sous ce rapport.

Nous avons déjà eu plusieurs conférences; la dernière s'est tenue tout recemment, au mois d'octobre ou novembre, si je m'en souviens bien. Les premier ministres des Provinces maritimes ont soumis—à un seul point de vue, je regrette de le dire —la question de la représentation, à la conférence interprovinciale qui s'est réunie, au mois d'octobre, dans la capitale du Canada. Ils ne purent s'entendre sur la question de la représentation des Provinces maritimes et c'est ainsi que la question n'est pas encore résolue. C'est le seul moyen pratique; nul autre ne saurait avoir d'effet. Ce fut la méthode que suivit le très honorable chef de la gauche (sir Wilfrid Laurier), lorsqu'il était à la tête du Gouvernement. Depuis quelques années, les provinces réclamaient l'augmentation de subventions qu'on leur votait; elles voulaient avoir plus d'argent qu'elles auraient consacré à l'amélioration de leurs routes publiques et l'instruction de leurs habitants et cette requête venait plus spécialement des Provinces maritimes. Avant de modifier le principe qui sera attaché aux subventions accordées aux provinces, le premier ministre du jour (sir Wilfrid Laurier) a convoqué une conférence interprovinciale composée des premiers ministres de toutes les provinces du Canada, et il leur a déclaré que s'ils tombaient d'accord sur un seul et unique principe, le Gouvernement demanderait au parlement impérial d'opérer un changement basé sur cette entente. Les premiers ministres provinciaux tombèrent d'accord et la politique énoncée par le premier ministre fédéral d'alors fut appliquée. Cependant, les premiers ministres des provinces, au cours de la conférence du mois d'octobre dernier, n'ont pu s'entendre sur un principe semblable.

Certains de ceux qui ont pris part au débat qui se poursuit maintenant ont parlé de ces subventions. Les premiers ministres ont reconnu la nécessité d'augmenter les subventions accordées aux Provinces maritimes, mais dans le discours du trône on ne trouve rien qui mentionne cette partie des procédures de la conférence interprovinciale. J'eusse été heureux de lire dans ce document quoi que ce fût qui donnât l'espoir qu'on étudierait cette partie des résolutions de la conférence interprovinciale. Espérons qu'avant la fin de la session, le Gouvernement fera connaître sa politique sous ce rapport, j'ose croire que mon attente ne sera pas déçue, mais, jusqu'à present, nous en sommes encore à nous demander si le Gouvernement est prêt à s'occupe du vœu unanime émis par les premiers ministres provinciaux en faveur

de l'augmentation des subventions accordées aux provinces.

Pourtant, qu'on n'imagine pas que je reste indifférent à la position faite aux provinces par cette diminution de représentation. Si j'envisage cette question en me plaçant uniquement au point de vue des partis, je puis dire, bien que je ne parle pas ainsi dans l'intention de blâmer d'avance le Gouvernement, qu'il est plutôt probable que ce sera le parti libéral qui se trouvera le plus sérieusement affecté par ce changement de représentation suivant le statut fédératif. Peu importe; nous sommes prêts à nous soumettre à cette éventualité. Ce n'est pas avec indifférence que je soulève ce point et que j'en recommande l'étude à mes concitoyens et à la population des Provinces maritimes, quelle que soit la situation où ils se trouvent. En prévision de la possibilité d'une diminution de représentation dans certaines parties du Canada, les pères de la Confédération ont inscrit dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord une disposition garantissant, autant que possible, la représentation que ces provinces acquéraient, lors de leur entrée dans la Confédération. L'article 51 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord stipule que:

> Lors de chaque nouvelles répartition, nulle réduction n'aura lieu dans le nombre des représentants d'une province, à moins qu'il ne soit constaté par le dernier recensement que le chiffre de la population de la province par rapport au chiffre de la population totale du Canada, à l'époque de la dernière répartition du nombre des représentants de la province, n'ait décru dans la proportion d'un vingtième de plus.

Cela revient à dire que, bien que les Provinces maritimes ne possèdent peut-être pas l'unité de représentation devenue nécessaire d'après l'unité de représentation constatée dans la province de Québec, il reste toujours cette garantie d'après laquelle, à moins que la population des provinces ne se trouve diminuée de plus d'un vingtième, comparaison tenue des chiffres du recensement précédent—non pas celle du premier recensement fait après la confédération, ni après trois ou quatre autres périodes de dix années chacunes, mais celle du dernier recensement—ces provinces devront conserver la représentation qu'elles possédaient alors. En conséquence, je tiens à signaler ce point à l'attention des ministres.

C'est particulièrement dans ce but que j'ai signalé le fait aux ministres et aux membres de tout comité qu'on pourra former pour étudier la question d'une nouvelle répartition des sièges électoraux.

[M. Turgeon.]

Je demande au premier ministre qui représente la Nouvelle-Erosse et au ministres de la Marine (M. Hazen) qui remplit la même fonction pour la Nouveau-Brunswick, de voir à garantir les intérêts de leur province respective et à ce que si, dans la computation que l'on fera, il y ait chance qu'un député soit du Nouveau-Brunswick, soit de la Nouvelle-Ecosse, garde son siège et que, grâce à cette disposition protectrice de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, on applique cette stipulation. Je sais que le chiffre de notre population atteint à peine le nombre nécessaire et j'ose croire que l'on peut faire soigneusement ces calculs de façon à ce que nous soyons traités avec justice. Il ne peut y avoir de motif pour retarder plus longtemps le dépôt du bill relatif au remaniement, l'étude et l'adoption de ce dernier, au cours de la présente session.

Si la moitié seulement de la population des Provinces maritimes qui se trouve, aujourd'hui, aux Etats-Unis, était demeurée chez elle, nous compterions un nombre de personnes suffisant à nous assurer la représentation voulue en cette Chambre.

Nous avons demandé à tous les habitants de l'univers de se diriger vers nos rives et nous avons rempli l'Ouest, mais il arrivera un jour où ce grand afflux d'immigrants cessera peut-être et lorsqu'il s'agira pour nous de ne plus compter que sur l'accroissement naturel de notre population, je suis convaincu que les Provinces maritimes pourront conserver la moyenne de représentation qu'on leur accorda à la confédération. Nous nous sommes trouvés placés dans des circonstances plutôt défavorables, nous des Provinces maritimes, parce que dès les premiers temps de la Confédération, l'industrie de la construction des navires en bois a dû céder le pas à celle de la construction des navires en acier, ce qui priva d'ouvrage des milliers de nos habitants qui durent quitter la terre natale pour aller gagner leur vie aux Etats-Unis.

Permettez-moi de dire, monsieur l'Orateur, que j'attends avec espoir le jour où l'île de Terre-Neuve formera partie du Dominion, ce qui consommera l'union politique de toute la population britannique de l'Amérique du Nord.

J'insiste auprès de tous les membres de cette Chambre et je leur demande de comprendre parfaitement l'importance d'assurer, par tous les moyens possibles, l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, pour notre avantage aussi bien que pour ce-

lui du Canada et spécialement pour l'avantage des Provinces maritimes. Les intérêts de ces dernières ainsi que ceux de Terre-Neuve sont semblables sous plusieurs rapports et, advenant que l'ancienne colonie entre dans la Confédération avec dix ou douze représentants en cette Chambre et avec sa part de représentation au Sénat, les Provinces maritimes accuseront du coup une importance considérable au Parlement.

Je comprends aisément qu'engager Terre-Neuve à faire partie de la Confédération n'est pas une tâche facile, aujourd'hui, mais je regrette que les efforts tentés, dans le passé, pour atteindre ce but et qui semblaient sur le point d'être couronnés de succès, aient été vains et inutiles. Je déplore que, dans une certaine circonstance, les négociations n'ont pas abouti à cause d'une somme d'un demi-million qui s'est trouvée en jeu, montant relativement insignifiant, aujourd'hui, pour le Canada. Maintenant que nous songeons à créer une marine de guerre, l'entrée de Terre-Neuve avec sa population de hardis marins, revêt une importance primordiale. Je sais personnellement que la meilleure classe de la société de Terre-Neuve, les hommes de profession .et le clergé de toutes les croyances, enseignent à la population de cette île à se bien convaincre que cette colonie est destinée à devenir une des provinces de ce Canada si prospère. Quant à moi, je préférerais voir la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick représentés ici par dix ou douze députés élus conformément à l'esprit et à la lettre de la loi, que par treize députés qui devraient leurs sièges à la charité de l'Ouest ou à la pitié du Canada.

Nous voulons être représentés ici conformément à la volonté du peuple et suivant les prescriptions de la Constitution, pas autrement. Nous ne voulons d'empiètement ni sur aucun principe constitutionnel ni sur les droits de l'une quelconque des autres provinces. Je me plais à espérer qu'une fois le présent débat terminé, le Gouvernement déposera le bill concernant la répartition de la représentation. J'aime à croire aussi que cette répartition sera d'une parfaite impartialité à l'égard de chaque parti et de chaque province. En déposant ce bill, le Gouvernement se conformera enfin à la Constitution, chose qu'il aurait dû faire il y a un an, sinon deux.

La Constitution exige que la répartition de la représentation ait lieu dès que l'on a obtenu les résultats du recensement, afin que le pays soit prêt à faire face à l'éventualité d'une élection.

Après avoir traité le sujet de l'immigration, le proposeur de l'adresse nous a parlé du tracé que suit le Transcontinental dans le Nouveau-Brunswick. A l'en croire, ce fut une grande erreur de faire passer cette voie ferrée au centre de la province. Puisque j'en suis encore au sujet de la répartition de la représentation, je dois dire que ce chemin de fer est utile pour cela seul qu'il tend à accroître notre population, à rendre notre territoire accessible aux gens et à introduire des élements nouveaux dans le centre de la province. A l'heure qu'il est, la population du Nouveau-Brunswick est tout simplement éparpillée sur le parcours de ses frontières, le long de la Nouvelle-Ecosse, de la côte septentrionale, de la province de Québec et de l'état du Maine. Nous avons d'immenses forêts vierges encore loin de toute habitation. Le passage du chemin de fer à travers le centre de la province rend cette partie de notre territoire accessible aux exploitants de la forêt et aux cultivateurs, et sert ainsi à nous amener des éléments nouveaux.

Nous devons déjà un certain accroissement de la population à l'établissement du Transcontinental au centre de la province. Une des choses qui fixèrent l'attention du gouvernement de l'époque, je m'en souviens, c'est que ce chemin de fer devait doter le Nouveau-Brunswick du surcroît de population qu'il désirait si ardemment et qu'il lui fallait obtenir à tout prix pour conserver sa représentation.

Je m'abstiendrai de signaler les autres avantages que la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard recueilleraient de la construction d'un embranchement partant d'un endroit quelconque de l'une ou l'autre de ces deux provinces et aboutissant à Saint-Jean (N.-B.). On atteindrait Saint-Jean par la ligne centrale aussi bien que par l'autre. Je trouve singulier que le représentant d'York (M. McLeod) blâme aussi sévèrement l'ancien gouvernement de ce que le chemin de fer passe au centre du Nouveau-Brunswick, d'une province dont l'intérêt lui est aussi cher qu'à moi-même, j'en suis sûr. Il devrait comprendre que la représentation, que le principe même pour lequel il combat aujourd'hui, a beaucoup à gagner à l'accroissement de la population en cette partie-là du territoire.

Mon honorable ami a rappelé que des feux allumés par les chemins de fer ont détruit des forêts. Les chemins de fer traversent d'autres forêts des Provinces mari-

times et d'autres régions boisées du Canada. Cependant que les vastes forêts du Nouveau-Brunswick courent le risque d'être incendiées par la faute des chemins de fer, j'aime mieux cela que les voir dépourvues de voies ferrées; car si le feu vient à prendre le long d'une voie ferrée, on peut toujours compter sur des moyens de communication rapide et sur de prompts secours qui permettront de dompter l'incendie, résultat qu'on ne peut obtenir dans les grandes forêts dépourvues de chemin de fer.

Antérieurement à la construction de l'International, la partie septentrionale du Nouveau-Brunswick fut le théâtre de l'incendie désastreux de Miramichi, qui détruisit des millions et des millions de pieds de bois de la plus belle qualité. Il n'y avait pas de chemin de fer, pas de moyens de communication, et il fallut attendre que les éléments vinssent éteindre le feu. Depuis que l'Intercolonial est construit, les feux de forêt ont bien causé certains dégâts, mais on n'a pas tardé à s'en rendre maître, et il en sera ainsi au centre de la province.

Le proposeur de l'adresse, mon honorable ami d'York (M. McLeod) est un homme de mérite, possédant de nombreuses qualités. Pour lui, les restrictions n'existent pas, et comme le discours de Son Altesse Royale n'offrait pas un champ assez vaste à son ambition, il ne s'est pas fait scrupule d'aller puiser ailleurs des sujets de discussion. C'est ainsi qu'il nous a parlé du bill relatif aux grandes routes déposé à la dernière session et à la précédente. Suivant en cela l'exemple que ses aînés de la droite ont donné, à la dernière session, il reproche au Sénat d'avoir rejeté ce projet de loi qui était destiné à rendre de si précieux services au Nouveau-Brunswick, sa province, ainsi qu'aux autres parties du Dominion.

Ainsi que je le disais, il y a un instant, c'est simplement dans l'exercice de l'une de ses attributions protectrices, mû par le souci des droits des provinces, par le respect dû à la Constitution, que le Sénat a formulé un amendement tendant à rendre le bill conforme à la Constitution, à mettre les diverses provinces à l'abri de toute partialité et à sauvegarder les droits des gouvernements provinciaux, conservateurs aussi bien que libéraux. De par la Constitution, le Sénat est le gardien des droits des provinces; or, la Constitution décrète formellement que l'établissement et la construction des routes sont du domaine provincial. Nous voulions simplement que ces soins fussent laissés aux provinces, et la gauche déposa un amendement à cet effet. Le très honorable chef du Gouvernement répondit que telle était son intention. Nous le priâmes alors de formuler ses intentions dans le texte même du bill. Le premier ministre et le ministre des Chemins de fer ne voulurent pas consentir à cela. Le bill ayant été transmis au Sénat, la majorité des sénateurs se rangea à notre avis et inséra le même amendement. On a dit de cette majorité qu'elle est servile; dans ce cas, c'est à la Constitution qu'elle est asservie. Manquerait à son serment le sénateur qui, appelé à exercer sa fonction législative, ne le ferait pas de façon éclairée et consciencieuse.

Le Sénat ayant signifié sa volonté par écrit, le bill fut renvoyé à la Chambre et le Gouvernement rejeta l'amendement. Pour les provinces, mieux vaut attendre un an ou deux qu'obtenir de l'argent au mépris de la Constitution. Au dire de l'honorable député d'York (M. McLeod), les cultivateurs de sa province eussent été fort aises d'obtenir l'argent qu'on voulait consacrer à l'amélioration de leurs chemins. La question ayant déjà été débattue à la Chambre, je ne désire pas y revenir; j'aurais cependant ceci à faire observer à mon honorable ami; le ministre des Chemins de fer et le premier ministre avaient déclaré que les deniers seraient répartis entre les provinces au prorata de leur population et sous leur propre surveillance; or, quand le bill eut été renvoyé au Sénat, il se trouva là un représentant du Gouvernement pour donner au projet de loi un sens différent de celui que le premier ministre et le ministre des Chemins de fer y avaient attribué.

Si l'on se reporte au compte rendu des délibérations du Sénat, séance du 22 mai 1913, page 805, on constate que M. le sénateur Lougheed, adressant la parole au nom du Gouvernement, tenait alors ce langage:

> Il me semble que ceux de nos collègues qui ont fait la critique de ce bill n'en ont aucunement saisi la politique, la nature ni l'origine. Ces honorables messieurs semblent être obcédés, si on veut bien me permettre ce mot en son sens le plus courtois, de l'idée qu'une grave infraction de la constitution a été commise non seulement à l'égard des provinces, mais aussi à l'égard du Sénat par le Gouvernement en présentant ce bill. Ces honorables messieurs semblent être également obcédés par l'idée que le Gouvernement du Canada a fait preuve de manque de courtoisie à l'égard du Sénat parce qu'il n'a pas jugé à propos d'attacher d'importance à l'amendement que cette Chambre a fait au bill l'année dernière. Si ces messieurs veulent bien examiner le préambule du bill, ils en arriveront à une conclusion différente de celle qu'ils admettent au sujet de l'objet de ce bill. S'ils veulent bien observer les

termes en lesquels est conçu ce préambule, ils verront qu'il ne s'agit pas là d'ouvrages purement locaux. Ce bill n'a pas pour objet l'amélioration des routes dans une localité particulière ou un groupe de muncipalités. Le dessein n'a jamais été que cette aide soit donnée au chemin ordinaire, au sens local du mot....

J'attirerai ensuite l'attention de ces honorables messieurs sur la première clause du bill où il est dit que le titre sera: Loi relative à l'amélioration des grandes routes du Canada. Une distinction nécessaire doit être faite entre cette commission et la signification que ces honorables messieurs sont disposés à y attacher. On semble croire que le Gouvernement du jour, dans sa générosité, en est arrivé soudain à la conclusion que les municipalités doivent être aidées et que les provinces devraient aussi être aidées dans la mesure où il peut s'agir du développement des routes locales.

Mais il y a un objet plus considérable en vue. Cet objet est exposé dans le préambule du bill. Je soutiens que bien que les grandes routes, au sens local, soient particulièrement des routes provinciales, il s'agit ici de quelque chose de plus que d'une entreprise provinciale. La présente entreprise est interprovinciale et nationale, et n'appartient pas à la classe dont ont parlé mes honorables amis et particulièrement l'honorable sénateur de Lorimier qui nous a cité hier soir l'article 92 de la Constitution, et a cherché à appliquer à la présente entreprise le paragraphe 10 de l'article 92, où il est question de "travaux et entreprises d'une nature locale."

Au Sénat, donc, un membre du Gouvernement prêtait un sens nouveau au projet de loi, un sens qu'on ne lui avait pas attribué à la Chambre; or, en se basant sur cette interprétation, il semble que les cultivateurs habitant le long des routes écartées et des chemins de traverse de l'une quelconque des provinces n'auraient pas même pu obtenir un seul dollar si le projet avait été adopté et les fonds affectés selon la manière de voir du sénateur dont je viens de citer les paroles. L'honorable député d'York trouve à plaindre les cultivateurs de sa circonscription parce qu'ils n'ont pas obtenu cet argent-là; eh bien! je le lui demande, cet argent eût-il été de la moindre utilité aux cultivateurs d'York, à ceux de Gloucester, de Queen-et-Sunbury ou de toute autre partie quelconque de la province? Ce n'est pas le cultivateur habitant à quelques milles d'une ville qui a le plus impérieusement besoin de cet argent; ce sont ceux qui ont à franchir des distances de dix à douze milles par des chemins parfois impraticables qui devraient bénéficier de toute somme à être affectée à l'amélioration des routes.

Si le présent Gouvernement suit les conseils de la conférence interprovinciale, les fonds accordés aux gouvernements provinciaux seront employés pour les cultivateurs qui en ont un besoin particulier, et ceux-ci trouveront avantageux d'avoir attendu un an ou deux afin d'obtenir les fonds comme ils le désirent.

Il est d'autres choses qui s'imposent à l'attention de la population canadienne. Depuis quelques années, nous avons beaucoup entendu parler de la réciprocité avec les Etats-Unis. La convention qu'avait conclue l'ancien gouvernement n'a pas été approuvée par la population, le 21 septembre 1911. Bien que la majorité, pour maintes causes et par suite de nombreuses influences n'ait pas semblé approuver cette politique, je soutiens en toute déférence que le verdict populaire a été une erreur—une erreur dont le peuple s'est déjà répenti et qu'il est prêt à réparer à la prochaine occasion. Bien que le verdict du peuple ait été contre la réciprocité, je suis convaincu que si la question avait été jugée impartialement, si on n'avait tenu compte que de la convention douanière sans obéir à d'autres motifs, le résultat eut été différent.

Dans l'intervalle, la situation a changé. Les Etats-Unis ont agi et ce pays est en présence d'un état de choses qui s'est considérablement modifié depuis quelques années. Le chef de l'opposition, dans un discours prononcé à Hamilton, a fait une offre à titre de chef du parti libéral—de chef ayant toujours défendu les principes du vrai libéralisme. Il a déclaré qu'il demanderait que les denrées alimentaires entrent en Canada sans payer de droits.

Avant-hier, le ministre des Finances n'a pas accueilli favorablement cette proposition; à mon avis, il ne l'a pas traitée avec la gravité et les égards qu'elle méritait, vu qu'elle était faite par le plus grand homme d'Etat qu'il y ait de nos jours au Canada. Dans les circonstances où nous nous trouvons, que le prix de la vie augmente et qu'un grand nombre de nos ouvriers battent le pavé, le représentant de Gloucester est un député convaincu de la politique du dégrèvement de la nourriture, politique énoncée par mon très honorable ami.

On dit: Vous avez promis un plus vaste marché aux cultivateurs du Canada. Oui, nous leur avons promis un plus vaste marché, et nous leur aurions procuré le plus grand marché qui soit, un marché de quatre-vingt-quinze millions de consommateurs, qui leur a été fermés par la politique erronée des partisans du ministère qui ont repoussé la convention douanière. Aujourd'hui, le chef de l'opposition demande le dégrèvement des aliments et le ministre des Finances se demande en quoi se dégrèvement influerait sur la situation. Il déclare que l'augmentation du prix de la vie ne dépend pas du tarif. Le tarif n'en est pas la seule cause, mais c'est l'une des causes et une cause que pourrait supprimer n'importe quand, non le Parlement, mais le ministère

lui-même en dégrevant le blé et la farine. Cela ne remédierait pas à tout, mais allègerait un grand fardeau qui écrase la population, principalement la classe qui, comme la classe agricole, gagne sa vie et la vie des siens à la sueur du front, les artisans des manufactures, les employés des chemins de fer, les matelots canadiens, enfin tous les salariés.

Pendant le dernier exercice, les ouvriers ont versé plus de $10,000,000 dans la caisse publique en acquittant les droits sur les aliments importés au pays pour nourrir la population canadienne. Ainsi que l'a bien démontré le savant député de Rer-Deer, l'autre jour, il faut ajouter à ces $10,000,000 un bénéfice de 25 à 33 p. 100 que prélève l'importateur, ce qui fait deux à trois millions de dollars de plus. Les droits sur les aliments destinés à la masse pendant une partie de l'année, en hiver, lorsque les approvisionnements sont près de s'épuiser, représentent donc $13,000,000 que la suppression du tarif ferait économiser à la population, surtout à la classe des salariés. Cette classe comprend la majeure partie de la population, et c'est elle qui consomme le plus de nourriture. Le pauvre a plus de personnes à nourrir que le riche; aussi, si sa table est plus frugalement servie, elle coûte aussi cher que la table du riche qui n'a que deux ou trois enfants, et en faisant économiser $15,000,000 à $16,000,000 à la population, vous contribuez à faire baisser le coût de la vie. Cela est surtout nécessaire dans un temps de crise commerciale, lorsque le travail manque à Toronto, à Montréal, à Régina et dans toutes les autres villes du Dominion. Dans ces circonstances, la suppression du tarif sur les denrées alimentaires est certainement l'un des meilleurs remèdes et un remède qu'on peut appliquer tout de suite, tout en en cherchant d'autres.

Le ministre des Finances parle d'instruction et dit que son Gouvernement a fait beaucoup l'an dernier, parce qu'il a ouvert un crédit de $1,000,000 pour instruire les cultivateurs canadiens. J'admets que ceux-ci ont besoin d'instruction sous plusieurs rapports, mais on ne saurait les instruire en trois mois, ni en trois ans. Il faut du temps pour instruire les cultivateurs et ce crédit, pour être efficace, devra être permanent.

L'honorable ministre a dit à la Chambre que son Gouvernement avait à cet égard devancé le chef de l'opposition. Il ignore qu'il y a quatre ans le parti libéral et le gouvernement libéral ont créé la commission d'enquête sur l'enseignement professionnel qui a parcouru le monde et prépare un rapport qui, j'en suis certain, lorsqu'il sera publié, s'imposera à l'admiration de la population canadienne, et amènera l'établissement d'un véritable mode d'enseignement professionnel, tant pour les cultivateurs que pour les artisans. Mais tout cela prendra du temps pour la génération qui pousse. Cela ne remédiera pas à la situation présente.

Toutefois, je prétends qu'on doit reconnaître au gouvernement libéral le mérite d'avoir créé cette commission, étant donnée la situation qui existe au Canada.

Nos adversaires disent que la production ne suffit pas aux besoins de la consommation. Je l'avoue, mais le meilleur moyen d'augmenter la production ce serait d'offrir un marché aux producteurs, et il y a quatre ans le parti libéral, sous la direction de son chef dévoué et respecté, a demandé au pays d'approuver une convention qui lui aurait ouvert le plus grand marché du monde, celui des Etats-Unis, qui aurait donné aux nôtres tout le débouché dont ils avaient besoin, ce qui aurait profité aux habitants de l'Ouest comme à la population de l'Est.

On dit que cette convention aurait privé le Canada de son indépendance douanière. Sommes-nous sujets britanniques? Si nous le sommes, si l'esprit britannique nous inspire, nous ne perdrons jamais son indépendance douanière pas plus que notre attachement au drapeau que nous vénérons tous. Perdre notre indépendance douanière! Voyez et comparez la convention de 1911, conclue entre M. Fielding et l'ex-président Taft, et le tarif que les Etats-Unis ont établi uniquement dans leur propre intérêt. C'est dans leur propre intérêt qu'ils ont établi un nouveau tarif; ils ne se sont pas préoccupés du Canada mais d'eux-mêmes, et nous constatons que le pacte consenti par les gouvernements du Canada et des Etats-Unis eût procuré à notre pays beaucoup plus d'avantages que le tarif établi par les Etats-Unis uniquement dans leur propre intérêt.

Je soutiens donc que la situation est changée au Canada par suite des renseignements obtenus par le nouveau président des Etats-Unis. Je maintiens que les habitants de l'Ouest auraient économisé plus de $20,000,000 si la convention douanière eût été ratifiée.

Le représentant d'Edmonton m'a intéressé l'autre soir lorsqu'il a dit que, si ce n'eût été de la diminution du droit sur l'avoine importée aux Etats-Unis, la population des provinces de l'Ouest, où la moisson a été plus qu'abondante cette année, aurait subi une perte sèche. C'est l'abaissement du droit qui a sauvé les cultivateurs de l'Alberta et de la Saskatchewan. Mais, quelle n'eût pas été la diffé-

rence, si le droit de 6 cents eût été complètement supprimé.

La revision du tarif américain a été un immense soulagement pour la population de ce pays, mais il est une chose que les cultivateurs de l'Ouest demandent encore: la suppression du droit sur le blé exporté aux Etats-Unis. C'est au Gouvernement de donner à nos cultivateurs accès à ce marché. Il le peut faire n'importe quand par la seule suppression du droit sur le blé américain. Si cela avait eu lieu cette année, la population de l'Ouest eût expédié de l'autre côté de la frontière son abondante moisson de blé et eût réalisé de plus forts bénéfices. La République Argentine a promptement dégrevé le blé afin de profiter du marché américain, et sommes-nous plus arriérés qu'elle?

Je ne veux pas faire des commentaires sévères, mais je ne puis comprendre l'attitude du Gouvernement qui maintient le droit sur le blé américain. Si ce droit était supprimé, cela permettrait de sortir des élévateurs et des granges de l'Ouest l'immense quantité de blé qui s'y trouve.

En décembre dernier, le ministre des Travaux publics disait aux électeurs de la circonscription de Macdonald que le Gouvernement examinerait l'opportunité de dégrever le blé.

Est-il possible que les treize ou quatorze sages du Canada, s'ils ont étudié la question, n'en soient pas à la conclusion qu'il était avantageux pour l'Ouest d'abolir ce droit? Le Gouvernement ne veut pas écouter les conseils de ses meilleurs amis, pas même ceux de M. Roblin, le premier ministre du Manitoba. Il ne veut pas non plus écouter les députés conservateurs de l'Alberta qui sont venus à Ottawa, il y a quelques jours, porteurs d'une résolution adoptée par leurs amis de cette province. Il semblerait cependant qu'ils ont dû laisser cette résolution dans le train, car, dès qu'ils ont été arrivés à Ottawa, ils ont voté une motion de confiance dans leur chef. J'ai porté la parole devant plusieurs assemblées de mes électeurs avant de venir à Ottawa—c'est ce que je fais tous les ans—et je puis vous dire, monsieur l'Orateur, que les cultivateurs de mon comté, en exprimant leur désir de voir admettre les denrées alimentaires en franchise, étaient l'écho de tous les cultivateurs du Canada. Ce qu'il nous faut aujourd'hui ce sont des marchés plus étendus, qui bénéficieront à la classe ouvrière et à la classe agricole. Lorsque nous demandons des marchés plus étendus pour les cultivateurs, nous demandons aussi une diminution des droits de douane sur les instruments aratoires ou leur abolition complète. Les cultivateurs demandent ces réformes parce qu'ils se sont enrichis lorsqu'ils avaient l'avantage du grand marché voisin qui aurait dû leur être ouvert il y a quelques années. Si vous taxez le cultivateur sur ses instruments aratoires, sur tous les articles qu'il est obligé d'acheter pour le soutien de sa famille, les chaussures, les vêtements pour lui, pour se femme et ses enfants, vous augmentez le prix de la vie, tandis que si vous dégrevez ces articles, vous diminuez le prix de la vie, et par cette politique vous assurerez plus de bonheur à toutes les classes de la société.

Je répète donc que je suis déterminé à appuyer la politique de mon honorable chef et que les électeurs du comté de Glucester, qui m'ont élu par mille voix de majorité, sont disposés à m'en donner deux mille aux prochaines élections. Ils demandent aujourd'hui aussi fortement que jamais, et plus fortement encore, le changement dont je parle.

Ce n'est pas parce que le parti libéral a été défait une fois que nous allons abandonner nos principes et changer d'opinion. Nous voulions des marchés plus étendus auparavant et nous en voulons encore, aujourd'hui que nous sommes dans l'opposition comme lorsque nous étions au pouvoir, et tant que le Gouvernement n'aura pas adopté notre politique d'admettre en franchise les articles de consommation, et d'ouvrir le marché des Etats-Unis au blé et à l'avoine des cultivateurs de l'Ouest, nous ne cesserons de proclamer la nécessité d'enlever ces fardeaux des épaules du peuple.

On nous dit que les cultivateurs de l'Ouest devraient faire de la culture variée, mais je crois qu'ils s'y sont mis dans ces dernières années. Les journaux nous ont donné l'autre jour les chiffres de l'immense récolte de l'Ouest. Cette récolte ne se composait pas seulement du blé récolté dans les provinces de la Saskatchewan et d'Alberta, mais de millions de boisseaux d'avoine, d'orge et de lin. Si l'on considère que ces colons ne sont établis dans ces provinces que depuis trente ou trente-cinq ans, ce qui est peu dans la vie d'un pays, ils ont fait des progrès réellement remarquables dans la culture mixte.

Bien que je sois libre-échangiste en principe et en théorie, je sais que l'on ne peut pas appliquer le libre-échange absolu d'un seul coup. Mais lorsque nos amis de la droite, parce qu'ils ont été portés accidentellement au pouvoir par le vote du mois de septembre 1911, disent que le parti li-

béral n'a rien fait pour amener le libre-échange, je leur réponds que la révision du tarif en 1897 contenait des changements notables, non pas tant à cause du volume des diminutions de droits qu'il contenait, que parce que ces abaissements portaient sur des articles de nécessité générale pour la masse du peuple.

L'adoption de la politique de préférence en faveur des marchandises anglaises a été un grand pas vers le libre-échange. Cette préférence favorisait considérablement les cultivateurs du Canada qui ont à acheter un grand nombre d'articles importés d'Angleterre ou des Etats-Unis, et lorsqu'un cultivateur achète en conséquence de l'abaissement du tarif un article d'Angleterre qu'il aurait autrement acheté aux Etats-Unis, il y a là un avantage pour notre pays, comme pour ces pauvres ouvriers des Iles Britanniques qui sont aujourd'hui l'objet de tant de sympathies de la part du parti conservateur lorsqu'il s'agit de contribution navale, mais qui ne leur en montre guère lorsque nous voulons au moyen d'un abaissement de tarif acheter les articles de fabrique anglaise. S'il est désirable de diminuer le prix de la vie au Canada sans en même temps nuire au manufacturier canadien, que celui-ci s'inspire des manufacturiers de France et d'Allemagne; qu'il améliore ses méthodes de fabrication de façon à pouvoir produire à meilleur marché qu'il n'a pu le faire jusqu'ici. En diminuant le coût de production il diminuera le prix de l'article qu'il veut vendre en Canada, et si cet article est offert à un prix raisonnable, ou à aussi bon marché qu'il est possible de le vendre, tant mieux alors pour le manufacrier canadien, parce que les manufacturiers étrangers n'auront pas autant d'intérêt à remplir nos marchés de leurs marchandises, et chercheront alors des marchés ailleurs.

L'honorable député qui a proposé l'adresse a touché dans son discours à la grande question de la contribution. Il s'est fait l'écho de ses honorables collègues de la droite qui disent que l'acte de la majorité libérale du Sénat, qui a eu le bon sens de s'opposer à l'adoption du bill accordant une somme de $35,000,000 pour la construction de trois dreadnoughts, qui devaient être la contribution du Canada à la marine anglaise, a été une humiliation pour le pays.

Je ne veux pas m'étendre longuement sur cette question, vu que j'ai déjà, l'année dernière, dit dans cette enceinte et dans le pays, ce que je pensais de la question, mais je répèterai encore une fois que je ne vois aucune humiliation pour le Canada dans

l'attitude prise par le Sénat lorsqu'il a demandé au Gouvernement de ne pas passer ce bill avant de soumettre la question au peuple, et de remplir la promesse que l'honorable chef du Gouvernement lui-même a faite avant le dépôt de ce bill et lorsqu'il la soumis à la Chambre. A son retour d'Angleterre il a dit au pays qu'il proposerait un bill naval et que si le Parlement refusait de voter l'argent qu'il demanderait, il en appellerait au peuple. Le Sénat a dit: Faites votre appel au peuple d'abord, et si le peuple vous approuve, alors nous voterons le bill. On nous accuse d'avoir humilié le pays parce que nous, de ce côté-ci de la Chambre, n'avons pas voulu emboîter le pas derrière les ministres et leurs partisans au sujet de leur nouvelle politique navale. Mais lorsque nous nous rappelons qu'en 1909 ils étaient du même avis que nous pour demander la construction d'une marine canadienne et protester contre toute contribution, on ne doit pas s'étonner si nous avons refusé de suivre le changement de front du Gouvernement et si le ministère était d'avis que notre refus constituait une humiliation pour le Canada, pourquoi n'a-t-il pas soumis la question au pays pour savoir ce que le peuple en pensait. Où est l'urgence aujourd'hui? Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas fait l'appel au peuple?

Mais en Angleterre le peuple, représenté par le premier lord de l'amirauté, n'a pas considéré que l'action du Parlement canadien comme une humiliation. L'honorable Winston Churchill, parlant dans la chambre des communes impériale, le 16 juillet dernier, après la prorogation des chambres du Canada, disait:

> Bien que le bill pour venir en aide à la marine ait été rejeté, la question de la participation du Canada à la défense de l'empire directement ou en construisant lui-même une marine, est loin d'être morte. Qu'on lise les discours des membres du Gouvernement ou ceux de l'opposition, on y voit que bien qu'il y ait divergence d'opinion et de méthodes, et que la question soit devenue un sujet de dispute entre partis politiques, il existe un sentiment excessivement fort que le Canada doit faire quelque chose, et bientôt.

M. Churchill sait que la très grande majorité s'est prononcée pour que le Canada agisse, et la différence entre libéraux et conservateurs ne portait que sur la méthode à suivre, parce que le parti conservateur ne voulait plus de la loi du service naval qu'il avait approuvée deux années auparavant. M. Churchill continuait:

> La situation n'est pas encore claire, et je suis très porté à croire qu'il en résulterait plus de mal que de bien si nous voulions la discuter en public. Le Canada est absolument maître de

ses destinées. Bien que je ne veuille pas entreprendre de prédire ce que le Canada décidera en dernier ressort de faire, je crois que si l'on s'en tient aux discours qui ont été prononcés, en dehors de tous les autres renseignements publics et particuliers que nous avons, il est évident que la question de la participation du Canada à la défense navale de l'empire est loin d'être close, et nous n'avons pas le droit de supposer pour le moment que nous serons seuls à faire face aux besoins de l'avenir, seuls à porter tout le drapeau.

Plus tard, M. Churchill disait:

Il est probable, cependant, que l'année prochaine verra la situation s'éclaircir au Canada, et nous serons en meilleure position pour juger si nous serons en état d'augmenter notre marine plus rapidement, ou nous en occuper directement. Voilà la politique que nous soumettons au comité, et que nous considérons comme une mesure sage, sobre et adéquate. Aucune agitation ne nous en fera départir.

En présence de cette déclaration de M. Churchill que la décision du Canada serait comme cette année, je trouve inexplicable que le Gouvernement n'ait pas encore fait connaître sa politique navale. Le premier ministre sait que le projet de contribution attend le verdict du peuple canadien; il sait qu'il devra lui soumettre sa politique permanente, et pourquoi alors ne dépose-t-il pas sa loi de remaniement de la carte électorale, ne la fait-il pas adopter cette année, et ne soumet-il pas la question navale au peuple? Je l'en défie. Je remercie les membres de cette Chambre de l'attentions qu'il m'ont portée.

M. DONALD NICHOLSON (Queen) (I.-P.-E.): Monsieur l'Orateur, l'honorable député qui a proposé l'adresse (M. H. F. McLeod) a droit à mes félicitations; il a fait preuve de talent, et je le remercie des allusions bienveillantes qu'il a faites sur le compte de ma province. Si j'en juge par les applaudissements qui ont accueilli le discours de celui qui a appuyé la motion, il n'est pas douteux que les membres de son parti ne soient d'avis qu'il s'en est tiré avec honneur pour lui-même et à leur satisfaction. Plusieurs de ceux qui ont pris la parole avant moi ont fait allusion à la mise de côté du projet d'aide à la marine à cette présente session, et sans vouloir entrer dans le détail de la question, je dirai que l'année dernière, j'ai voté en faveur du projet d'aide à la marine, et cela parce que je suis Canadien au fond du cœur, loyal sujet anglais, et que, à mon avis, tout ce qui est de nature à fortifier la marine anglaise ajoute au prestige du Canada et à la puissance de l'empire. On a aussi fait la remarque que le projet d'aide aux grandes routes n'était pas mentionné dans le discours du trône; mais, suivant moi, le Gouvernement a eu raison de ne pas déposer de nouveau ce bill, que le Sénat défigurerait encore une fois. Le peuple canadien est cordialement en faveur de la loi des grandes routes sous la forme que le Gouvernement lui a donnée l'année dernière; et la classe agricole s'y intéresse particulièrement. Dans la région que j'habite, on s'est montré très désappointé de ce que le Sénat l'avait rejeté. En ce qui regarde la question de la cherté de la vie, inutile de dire que je serais favorable à toute mesure qui réduirait les frais d'existence; mais, certes, nos adversaires ne nous ont pas encore indiqué comment ce résultat peut être obtenu. Il est connu de tous que nombre d'articles consommés dans les ménages ne sont pas plus coûteux aujourd'hui qu'ils ne l'étaient ces années dernières, et c'est particulièrement vrai dans le cas des substances alimentaires. Le sucre ne coûte pas plus cher; le thé non plus, et je pourrais nommer beaucoup d'autres produits de même nature qui ne coûtent pas plus cher, et qui dans certains cas coûtent moins cher qu'il y a quatre ans, ou dix ans, ou même vingt ans. A l'exception du blé, des légumes et de la farine, il se trouve peu d'articles, entre ceux qui produit le cultivateur, dont le prix ait augmenté ces années dernières. Il serait long d'indiquer pourquoi la vie coûte plus cher aujourd'hui, mais ce n'est pas que les prix des denrées consommées à la maison soient plus élevés.

En 1911, les Etats-Unis offrirent d'admettre en franchise nos produits agricoles et manufacturés. L'ancien gouvernement adopta un programme de réciprocité. Il se présenta à l'élection avec ce programme, et voici, à mon avis, ce qui explique sa défaite. L'élément agricole est aussi nombreux dans ma circonscription que dans aucune autre au Canada. Jadis les habitants de cette région étaient libres-échangistes; mais ils se sont aperçus entre temps que la protection leur assurait certains avantages. Chacun sait que, sous l'empire de notre régime fiscal, la classe agricole a le bénéfice de certains droits protecteurs, comme compensation de ceux qui sont à l'avantage des fabricants. Voici un cultivateur canadien qui a élevé sur sa ferme un cheval d'une valeur de $200; s'il fait aux Etats-Unis l'achat d'un cheval de même valeur, il lui faut, à la frontière, payer $50 de droits. Le cultivateur canadien se trouve ici protégé dans la mesure de ces $50, comme dédommagement de la protection dont le fabricant jouit contre lui. Sur les importations d'avoine, il pèse un droit pro-

tecteur de dix cents du boisseau; sur les importations de fromage, un droit de quatre cents la livre, sur les œufs, un droit de trois cents la douzaine. Aujourd'hui les œufs se détaillent à 50 cents la douzaine à peu près, et ce droit de trois cents la douzaine sur les œufs n'est assurément pas de nature à augmenter notablement la cherté de l'existence. Sur tous ces articles, les cultivateurs ont, sous l'empire de notre régime fiscal, le bénéfice d'une certaine somme de protection. Le cultivateur qui se livre à l'élevage du porc, et il en a 2,000 livres à vendre,—le fait est assez fréquent,—se trouve protégé par le tarif contre l'envahissement des produits similaires étrangers. C'est ce qui a engagé les cultivateurs renseignés de notre pays à rejeter le traité de réciprocité de 1911.

J'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) déclarer l'autre jour, que vingt millions de boisseaux d'avoine avaient été expédiés de l'Alberta cette année. Il en paraissait ravi. Le fait est déplorable, suivant moi. C'est simplement dépouiller les terres riches de cette province au profit des terres épuisées du Dakota et de l'Illinois. J'ai rencontré des cultivateurs dans cette partie de l'Ouest qu'habite l'honorable député de Red-Deer. Ils avaient précédemment exploité des terres aux Etats-Unis, qui au bout de trente ans se trouvèrent épuisées. Puis ils sont venus s'établir sur le sol vierge du Canada, et ils tentent de répéter ici l'opération. Ce système de culture est ruineux, car si vous prenez coup sur coup plusieurs récoltes d'avoine ou de blé sur le même terrain, vous serez bientôt obligé de recourir à l'emploi d'engrais chimiques, et vous en obtiendrez moins en définitive que si vous vous appliquez à la culture mixte.

Telle est l'expérience des plus anciennes provinces du Canada. Telle est celle qu'ont acquise les cultivateurs du Dakota, parce qu'ils ont persisté à ne récolter que du blé. Je suggèrerais que nos blés fussent moulus au Canada, afin que nos cultivateurs, et de l'Est et de l'Ouest,puissent se procurer pour l'élevage les bons produits tels que le son et la mouluée. De plus, nous produirions une farine de haute qualité pour l'exportation et la consommation domestique. Je crois que nous devrions faire tout en notre pouvoir pour moudre le blé au pays, parce que le son serait d'un appoint considérable pour les éleveurs du Canada.

Je me rappelle l'époque où, dans ce pays, nos jeunes gens et nos jeunes filles ne trouvaient d'emploi qu'aux Etats-Unis. De fait, il existait dans la Nouvelle-Angleterre des colonies nombreuses de Canadiens-français fabricant des chaussures, des chapeaux, des poêles et des ustensiles de cuisine, à part les outils pour les artisans, de même que des instruments aratoires qui étaient expédiés au Canada. Nous avions alors la réciprocité, et les prix que nous recevions n'étaient pas de moitié aussi élevés, alors que nous achetions nos marchandises aux Etats-Unis, qu'ils le sont aujourd'hui sur notre marché domestique. Les jeunes gens qui venaient chez eux passer leurs vacances d'été devenaient des missionnaires de la politique Nationale qui a été adoptée plus tard en 1878. Ils disaient: Mais il nous faut abandonner nos foyers canadiens et nous transporter aux Etats-Unis afin d'y fabriquer des marchandises pour vous. Presque rien n'était manufacré au Canada, dans les provinces du bas et particulièrement dans la province de Québec. La ville de Lowell, dans le Massachusetts, est pour ainsi dire une ville française, peuplée de Canadiens-français. La course des jeunes Canadiens vers les usines et les villes américaines était considérable, il y a trente ans.

Je crois qu'une des principales causes du malaise au Canada, c'est que nos cultivateurs ne produisent pas suffisamment pour fournir aux besoins du marché. Il est inutile de fatiguer l'attention de la Chambre par des exemples, qui démontrent que malgré que nous habitions un pays agricole, il nous faut importer des autres pays des quantités considérables de produits, parmi lesquels du boeuf et des oeufs. C'est un fait que nous ne produisons pas suffisamment pour nourrir notre propre peuple. Ceci, toutefois, s'ajustera à la longue, je crois. L'opposition vante l'étendue du marché que nous aurions aux Etats-Unis. Il y a deux ou trois ans seulement les villes de Saint-Jean et de Halifax et d'autres centres du Nouveau-Brunswick, y compris Chatham et Newcastle, importaient du lard et du boeuf de Chicago à un prix inférieur à celui qu'il fallait payer dans Ontario ou dans aucune des autres provinces, tout en ayant à débourser en plus un droit de douane de $4 le baril.

Nos plus forts compétiteurs étaient les Etats-Unis, avec leur lard et leur bœuf à bon marché. Ainsi que mes collègues le savent, l'Ile-du-Prince-Edouard, la province d'où je viens, est voisine de Terre-Neuve, qui possède un tarif indépendant. Les droits à payer sur les marchandises entrant des Etats-Unis dans

Terre-Neuve sont les mêmes que ceux qui sont payés pour entrer au Canada. Par conséquent les Américains y ont été nos compétiteurs et pour ce qui concerne les articles que j'ai mentionnés et d'autres ils les offrent en vente à meilleur marché que nous. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur le fait qu'après l'élection de 1911 les meilleures régions agricoles des provinces d'en bas ont élu des députés opposés à la politique du chef de l'opposition. On a pensé beaucoup de bien du chef de l'opposition dans les Provinces maritimes, mais à cause de la convention douanière conclue par son gouvernement avec les Etats-Unis, ces candidats dans les comtés de ces provinces ont été défaits. Je ne crois pas que j'eusse jamais été candidat si je n'avais pas cru agir pour le bien du pays et je sais que bon nombre de libéraux l'ont abandonné sur cette question. Les cultivateurs du Canada approuvent entièrement la politique du ministre actuel de l'Agriculture parce qu'ils comprennent que son administration est active et éveillée. On me dit aussi que les cultivateurs de l'Ouest approuvent le ministre du Commerce d'avoir amélioré les facilités de transport. J'aimerais à demander aux députés de l'opposition pourquoi ils ne se sont pas levés pour obliger l'ancien gouvernement à accepter l'offre du président Taft au lieu d'une convention partielle et incomplète par laquelle ils se déclaraient contents qu'on permette de jouir de la protection aux manufacturiers qui, disait-on, saignaient les cultivateurs pour créer de plantureux monopoles. Il me semble que ces messieurs font preuve d'une grande inconstance en prêchant, maintenant qu'ils sont dans l'opposition, une campagne en faveur de l'entrée en franchise des articles manufacturés alors qu'ils ont ainsi laissé s'échapper l'occasion en 1911. Bien que je leur fasse ce reproche, je veux qu'il soit bien compris que je suis un protectionniste. Je suis fortement en faveur de la protection de toutes les industries canadiennes, aussi bien des industries agricoles que manufacturières.

Il y a dans l'adresse un autre point sur lequel je dirai quelques mots: je veux parler du remaniement de la carte électorale. Les habitants de ma province n'ignorent pas, monsieur l'Orateur, qu'ils ont en vous un ami sympathique, et je prierai la Chambre de bien vouloir écouter avec indulgence ce que j'ai à dire de l'Ile du Prince-Edouard. J'espère ne pas l'ennuyer en lui parlant d'une affaire qui doit l'intéresser non moins que la population dont j'ai l'honneur d'être le représentant.

Je ne m'excuserai point de revenir sur un sujet qui a déjà été souvent et si habilement débattu devant cette Chambre et dans les journaux du pays. Pour quelques-uns la question de la représentation des Provinces maritimes et, en particulier, de l'Ile du Prince-Edouard peut ne pas paraître avoir l'importance que les gens de là-bas y attachent, mais je maintiens, monsieur l'Orateur, que nul sujet qui se peut discuter ici n'intéresse davantage le loyalisme et le bien-être du Canada et la concorde entre ses habitants.

Il est question de commémorer en septembre prochain le cinquantième anniversaire de la première conférence relative à la formation ou fédération des provinces qui alors constituaient le Canada. Il est à noter, monsieur l'Orateur, que l'Ile du Prince-Edouard, la plus petite mais non la moins importante de toutes les provinces, a eu l'honneur d'être le berceau de la confédération, puisque c'est là que s'est ouverte la première conférence d'où est sortie plus tard l'union de toutes les provinces. Dans les circonstances, ce serait donc, monsieur l'Orateur, un acte magnanime, un acte de justice et, j'oserais dire, un acte de loyauté de la part du parlement canadien que de reconnaître ce grand fait de l'histoire en même temps que les droits garantis à l'Ile du Prince-Edouard lors de la convention intervenue entre elle et le Canada, et cette reconnaissance ne se pourrait mieux témoigner qu'en rétablissant pour cette province le nombre de représentants que cette convention lui attribuait. On sait, monsieur l'Orateur, qu'à l'époque de l'union il a été donné à la province de l'Ile du Prince-Edouard six représentants, bien que, par le chiffre de sa population, elle n'eût pas droit à ce nombre, selon le principe posé pour la représentation de chaque province au Parlement fédéral. Dans le fait, et pour s'en tenir à ce principe, l'Ile à cette époque n'avait droit qu'à cinq députés. Ceci démontrerait clairement, monsieur l'Orateur, que la représentation de l'Ile n'avait pas d'abord été fixée proportionnellement à sa population.

Dans les journaux de l'assemblée législative de 1872, je vois, à l'égard de la résolution en vertu de laquelle cette province a été admise à faire partie du Canada, qu'il est dit dans les adresses présentées à l'époque:

La population de l'île du Prince-Edouard s'étant accrue de quinze mille habitants ou plus depuis 1861, cette île sera représentée à la Chambre des communes du Canada par six députés, et sa représentation sera au besoin remaniée pour la rendre conforme aux prescrip-

tions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867.

On a voulu en outre pour la province, comme une des conditions premières de son entrée dans la confédération, qu'elle fût représentée par six députés au moins.

Je pourrais vous citer maint passage des discours prononcés par les délégués de l'île à la conférence de Québec, ou il est clairement expliqué pourquoi ils demandaient d'avoir six représentants. Je pourrais vous mentionner les paroles de MM. Haviland, Palmer, Grey, Hensley, Howlan et autres, mais tout cela se trouve dans le mémoire présenté par le gouvernement provincial, mémoire où nos réclamations à cet égard sont on ne peut plus clairement formulées. Je pourrais encore, monsieur l'Orateur, rappeler ici les délibérations de la Chambre d'assemblée et du conseil législatif de la province à cette époque et vous montrer, sans que personne sur ce point puisse victorieusement me contredire, que l'union n'aurait jamais été consommée s'il n'avait pas été parfaitement compris que l'île aurait six députés et que jamais ce nombre ne serait diminué. Il ne saurait y avoir l'ombre d'un doute à cet égard dans l'esprit de quiconque lira les discours de nos délégués. Nous avons insisté pour que l'on nous donnât six représentants, deux pour chaque comté: rien de moins en effet n'aurait pu convenir à notre situation. Les autres provinces auraient voulu ne nous donner que cinq députés, et tenir compte de la population de la province de Québec. Dans l'impossibilité de consentir à cela, nous sommes restés hors de l'union. Le même problème s'est représenté en 1873. Nos délégués d'alors ont continué la lutte sur le même terrain. Avec une représentation inférieure à six députés, nous ne pouvions avoir à Ottawa le rang et l'influence auxquels nous avions droit. A la fin, le gouvernement fédéral dut céder et l'on nous acorda six représentants, le peuple devant être consulté sur la question de notre entrée dans l'union. A ces conditions-là l'union a été votée, et ce serait, de la part du gouvernement fédéral, tromper les électeurs de cette province que de revenir sur une promesse qui a dans le temps déterminé, plus que toute autre chose, notre entrée dans la confédération canadienne. Le peuple a cru que sa moindre représentation serait toujours de six députés et il a donné son vote en conséquence. Existe-t-il un doute à cet égard? La chose a-t-elle jamais été mise en question?

[M. Nicholson.]

Et qui a prétendu que le chiffre de notre représentation devait être subordonné à celui de la population de Québec ou du reste du Dominion?

Nous savions que le Canada se peuplerait rapidement. Nous savions que notre population était relativement stationnaire. Nos délégués manqueraient-ils de sens et de sincérité au point de nous faire tomber dans un piège tellement grossier que notre députation aux Communes irait en décroissant dans une telle mesure qu'au bout d'un demi-siècle, elle s'évanouirait complètement? L'absurdité de pareille proposition crève les yeux.

Voyez notre représentation au Sénat. Est-il un seul homme sensé qui croirait que nous aurions consenti à accepter quatre représentants au Sénat, tout en acceptant pour les Communes une représentation qui serait bientôt d'un chiffre inférieur à celle du Sénat? Nous respectons nos sénateurs; mais à Dieu ne plaise que nous soyons assez peu loyaux envers le Gouvernement populaire pour subordonner à nos sénateurs notre suffrage et notre influence à Ottawa!

Voyez comment on a agi à l'égard du Manitoba et de la Colombie-Anglaise à leur entrée dans la Confédération. On accorda à cette dernière province six députés, alors qu'elle n'avait droit qu'à un seul représentant, et jamais on ne révoqua cette concession. Puisqu'on a fait pareilles concessions à ces grandes provinces, il ne serait que fort légitime qu'on fît des concessions similaires ou même plus généreuses à la plus petite province de la Confédération sans laquelle, en dépit de l'exiguité de son territoire, la Confédération serait incomplète. Pourquoi ne pas mettre toutes les provinces sur un pied d'égalité? Voilà l'enseignement qui se dégage de l'histoire et des circonstances concomitantes.

Puisque les délégués ont tant insisté sur ce chiffre de six représentants, il est évident que la province demandait cette concession non pas à titre provisoire, mais bien à perpétuité. S'ils eussent été convaincus que le chiffre de cette représentation serait probablement abaissé, peut-être même après le prochain recensement, nos délégués n'auraient pas fait de si vives instances. D'autre part, évidemment ce chiffre de six députés était le minimum de représentation compatible avec la dignité de l'importance d'une province du Canada. Il est évident, monsieur l'Orateur, que le Parlement fédéral se rangea d'abord à cet avis; car, lors du remaniement des comtés qui a suivi le premier recensement de 1881, on n'apporta

aucune modification à la représentation de l'Ile, bien que sur le pied d'une rigoureuse proportion, l'Ile n'aurait eu droit qu'à cinq députés. Mais plus tard cette attitude fut modifiée, et à la suite du recensement de 1891, on nous enleva un représentant et après celui de 1901, encore un autre; de sorte que nous en avons perdu deux sur six, et d'après la loi de remaniement de cette session-ci, nous sommes exposés à en perdre un troisième, et ainsi la représentation de l'Ile du Prince-Edouard serait réduite de moitié, au regard du chiffre primitif dont elle jouissait, à son entrée dans la Confédération.

Ce qui arrivera fatalement, dans le cours des années, vu que la population de Québec s'accroît dans une bien plus forte proportion que celle de l'Ile, c'est qu'avant longtemps il ne figurera plus un seul représentant de cette province au fédéral, si on tient encore strictement au principe de la représentation basée sur le chiffre de la population. Cela créérait une situation des plus insolite, puisque, si je ne me trompe, elle rendrait nul le traité d'union intervenu entre l'Ile du Prince-Edouard et le reste du Dominion. Ce serait là une situation intolérable. En effet, c'est un principe du gouvernement constitutionnel que le paiement de l'impôt ne va pas sans représentation; et voilà précisément la situation où se trouverait acculée la province de l'Ile du Prince-Edouard.

Concevez, si vous le pouvez, monsieur l'Orateur, ce que signifierait la déchéance ou l'annulation du pacte d'union conclu à l'époque de la Confédération entre la plus petite des provinces et ce vaste Dominion. Ce ne serait là que le début d'une situation des plus dangereuse.

Ce serait créer un précédent gros d'orages et de dangers non seulement pour l'Ile, mais pour le Canada tout entier et l'Empire britannique dont nous formons une si importante partie. Ce qu'il faut considérer ici, ce n'est ni le chiffre de la population ni l'étendue du commerce, mais bien le fait que nous faisons partie intégrante de la nation et que notre province, si petite soit-elle, a autant d'importance que toute autre grande province de la Confédération canadienne. Parce que l'Ile est petite et qu'elle ne compte guère que cent mille habitants, est-ce l'intention des grandes provinces sœurs de l'Atlantique au Pacifique, de méconnaître leur petite province sœur, de l'abandonner et de la laisser errer à la dérive, sans boussole, sans ancre, comme une épave sur les flots? A d'autres égards, le Canada a manqué aux stipulations du traité. Avant la Confédération, l'Ile bénéficiait d'un commerce bien établi avec la Grande-Bretagne et les Antilles, ainsi qu'avec d'autres pays. Les colonies formant aujourd'hui le Canada n'obtenaient qu'une minime fraction de ce commerce. A l'époque de l'admission de l'Ile au sein de la confédération, la direction et la réglementation de son commerce et de son développement industriel passèrent aux mains du Canada. Les différents genres de commerce que cette Ile avait établis s'acheminèrent vers les routes canadiennes, et il s'ensuivit des communications ininterrompues avec le continent. Avant la Confédération, l'Ile voyait sa population doubler tous les trente ans.

Les revenus doublaient tous les douze ans. Si la proportion d'augmentation d'avant la confédération avait été maintenue, la population serait actuellement de 219,000. Il est bien juste de croire que les conditions défavorables qui se sont produites dans la province ont été en grande partie causées par l'inexécution des termes de la confédération au sujet de l'entretien de communications convenables par bateaux à vapeur, en été et en hiver, entre l'Ile et le continent.

Je voudrais attirer l'attention de la Chambre sur le rapport de la délégation de l'Ile à Ottawa pour obtenir de meilleures conditions en 1873. Il serait reconnu que leur demande de six représentants a été accordée sans qu'il soit fait aucunement mention de réduction dans l'avenir et ils ont parfaitement cru qu'ils recevraient six représentants comme chiffre minimum.

Je me suis efforcé de montrer à la Chambre que l'une des conditions principales de la confédération de l'Ile avec le Canada a été l'octroi de six représentants. J'ai prouvé qu'avant la confédération notre population avait augmenté régulièrement et rapidement. J'ai fait voir que dans la suite notre commerce et notre population avaient diminué avec persistance, parce que les conditions n'avaient pas été observées dans leur intégralité. Je maintiens que le Canada est responsable de cette condition d'affaires et que c'est le devoir du parlement fédéral de ne pas dépouiller ou priver l'Ile des représentants qui lui ont été justement accordés. S'il en était autrement, une grave injustice serait accomplie et avant longtemps l'île du Prince-Edouard serait absolument séparé de la Confédération.

Je ne demande pas à la Chambre de nous traiter avec générosité. Je ne demande pas de faveurs aux puissances plus grandes.

Je ne donne pas le spectacle humiliant de l'île du Prince-Edouard rampant devant le Parlement fédéral et mendiant la restauration de ses six représentants; non, monsieur l'Orateur, au contraire, je me dresse dans cette enceinte de la Chambre dans l'intérêt de la justice en m'appuyant sur la base solide du droit. Je suis ici le représentant d'une population qui ne réclame pas autre chose que ses droits et elle doit les obtenir si la solidarité du Canada doit être maintenue.

Il peut exister des gens qui raillent et ricanent et ont du dédain de traiter avec d'autres provinces dont l'étendue superficielle est plus petite, dont le commerce est moins étendu et la population moins grande; mais permettez-moi de leur dire que l'édifice d'une nation est construit depuis les fondations jusqu'aux murs et au toit. Détruisez une de ces parties et toute la construction tombe en ruines. La population de l'île du Prince-Edouard n'était pas désireuse d'entrer dans la Confédération. Je crois qu'elle a été formée pour le plus grand intérêt de cet immense et glorieux pays, mais je suis fermement convaincu que cette question de la représentation, traitée par quelques-uns si légèrement, peut encore prouver la force d'une nation qui, se frayant un chemin indépendant, pourra ébranler les fondations mêmes du Canada et faire reculer notre pays pendant des années à venir.

Il y a plusieurs autres aperçus de cette question que je pourrais présenter à la Chambre, mais je ne veux pas occuper son temps davantage. Il est monstrueux de supposer que la province continuera à perdre ses représentants jusqu'à ce qu'il n'en reste plus, parce que le rédacteur, en préparant les termes de l'union, a oublié de penser à ce qui pourrait arriver à la représentation et parce qu'il a négligé d'employer les mots nécessaires pour fixer un minimum dans la représentation.

Je désire attirer l'attention sur un autre point. Dans l'Atlantique, il y a la colonie indépendante de Terre-Neuve et notre grand pays ne sera jamais complet tant que Terre-Neuve ne sera pas réuni à la Confédération. Je dirai donc ceci: l'Ile du Prince-Edouard fait un grand commerce avec Terre-Neuve et si notre représentation est réduite, cela fournira un argument aux adversaires de la confédération à Terre-Neuve. Ils pourraient dire: Voyez l'Ile du Prince-Edouard, il y a quarante ans elle est entrée dans la Confédération avec six représentants, mais le gouvernement canadien a rompu son entente avec l'île et, maintenant, elle n'a que deux ou trois représentants, selon ce qui se produira. Ce sera un des plus forts arguments qu'on pourra employer pour empêcher Terre-Neuve de devenir une province du Canada et il est bon que les chefs des deux partis dans la Chambre prennent cette question en sérieuse considération. Je dis qu'il n'est pas trop tard maintenant de rendre à l'Ile du Prince-Edouard le nombre de représentants qu'elle avait à l'époque de la confédération.

Je suis et j'ai toujours été un ardent partisan de la protection pour les industries canadiennes et j'aimerais qu'une résolution soit présentée pour accorder des subventions aux sociétés de construction maritimes dans ce pays. Je ne puis comprendre pourquoi le Gouvernement qui s'est adressé au pays avec la devise: le Canada pour les Canadiens, ne s'empare pas immédiatement de cette affaire. Je crois que le gouvernement précédent était disposé à accorder de subventions et j'insiste auprès du gouvernement actuel pour qu'il fasse la même chose. Il y a un autre article que l'on produit en abondance dans ce pays et qui devrait être protégé—le cuivre.

En 1912, le Canada a produit 80,000,000 de livres de cuivre. Toute cette production a été expédiée à l'état brut, pour être rafinée à l'étranger. 75,000,000 de livres sont allées aux Etats-Unis, et 5,000,000 en Angleterre. Si le Gouvernement subventionnait cette industrie, des raffineries s'installeraient au Canada et donneraient de l'emploi à des milliers d'ouvriers. A quoi sert de se dire protectionnistes, si nous ne mettons pas la protection en pratique? Nous n'avons pas le temps d'attendre et le Gouvernement devrait régler ces deux questions sans retard. Ne nous laissons pas émouvoir par les critiques du dehors; nous sommes en état d'agir par nous-mêmes et rien ne doit nous arrêter. Si le Gouvernement n'agit pas, il en surgira un autre qui agira à sa place.

(Sur motion de M. E. W. Nesbitt, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance et la Chambre s'ajourne à dix heures et vingt minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Vendredi, 23 janvier 1914.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures

1re LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (n° 22), déposé par M. A. K. Maclean, concernant la " Brazilian Traction, Light and Power Company, Limited ";

Le 2e (n° 23), déposé par M. Northrup, concernant la " British America Nickel Corporation, Limited ";

Le 3e (n° 24), déposé par M. Barker, relatif à la " Canadian Railway Accident Insurance Company " et tendant à en changer le nom en celui de " The Globe Indemnity Company ";

Le 4e (n° 25), déposé par M. Douglas, concernant la compagnie du chemin de fer du Manitoba au Nord-Ouest du Canada;

Le 5e (n° 26), déposé par M. R. B. Bennett, tendant à constituer en corporation la " Pacific, Peace Reaver and Athabaska Railway Company ";

Le 6e (n° 27), déposé par M. Smith, relatif à la compagnie du chemin de fer du Sud de l'Ontario.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. D. O. LESPERANCE (Montmagny): Monsieur l'Orateur, je prends la parole sur un fait personnel. Je relève dans deux journaux de ce matin, le " Citizen " d'Ottawa, et la " Gazette " de Montréal, un article conçu en ces termes:

Dépôt à la Chambre des communes d'une motion tendant à l'abrogation de la loi de la marine votée sous le gouvernement Laurier.

Hier soir, M. D.-O. Lespérance, député de Montmagny, donnait avis du dépôt d'un bill portant abrogation de la loi Laurier de 1910, créant une marine canadienne. M. Lespérance est conservateur, mais en cette circonstance il n'agit pas au gré du gouvernement.

L'avis par lui donné a créé quelque émoi à la Chambre, et plus particulièrement parmi les représentants de Québec, car dans cette province, la loi en question joua un rôle très important à l'élection générale.

On veut embarrasser un ministre.

Le bruit courait hier autour de la Chambre d'une entente par laquelle les libéraux se joindraient à un groupe de conservateurs de Québec pour voter l'abrogation de la loi, sous prétexte que le gouvernement ne la met pas en vigueur, et tant qu'elle restera dans les statuts, il ne sera pas possible de formuler de politique à caractère permanent. Il n'en sera vraisemblablement rien, cependant, car, abstraction faite de la contradiction qu'une telle attitude dénoterait chez eux, les chefs libéraux n'ont pour ainsi dire rien de commun avec certains personnages qui passent pour les auteurs du mouvement tendant à l'abrogation de la loi. Que ce mouvement soit sérieux, on en doute aussi, et l'on dit qu'il vise certain ministre de Québec que l'on se plaît généralement à reconnaître comme l'un des plus habiles parmi les membres du cabinet. Certaines gens ne sont pas en bonne intelligence avec lui, et l'on cherche, paraît-il, à lui susciter des embarras.

Il y a dans cet article deux insinuations, deux accusations formelles portant atteinte à mon honneur en tant que membre de cette Chambre et partisan du Gouvernement actuel. A ces allégations, j'oppose le démenti le plus catégorique. Jamais je n'ai, ni directement ni indirectement, entamé ou tenté d'entamer des négociations avec aucun chef, membre ou représentant de l'opposition au sujet de ce projet de loi. Je repousse aussi énergiquement l'allégation malveillante que ce projet de loi tend à susciter des embarras à un membre du Gouvernement. C'est mû par le souci de mon honneur et de mon devoir d'homme public que j'ai déposé mon bill, et la Chambre sera d'ailleurs en mesure de s'en convaincre lorsque j'en proposerai la 2e lecture.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE DISCOURS DU TRONE.

La Chambre passe à la suite du débat sur la proposition de M. H. F. McLeod, tendant au vote d'une adresse en réponse au discours de Son Altesse Royale, le Gouverneur général, prononcé à l'ouverture de la session, et sur l'amendement déposé par sir Wilfrid Laurier.

M. E. W. NESBITT (Oxford): Monsieur l'Orateur, à mon titre de représentant de l'Ontario, je veux unir ma voix à celle des orateurs qui m'ont précédé pour féliciter Leurs Altesses Royales et me réjouir avec eux du rétablissement de la duchesse de Connaught; je veux surtout féliciter le Gouverneur général de ce que le ciel l'a gardé du plus grand malheur qui puisse fonde sur un être humain en cette vallée de larmes et de misère.

Je tiens aussi à complimenter les parrains de l'adresse et plus particulièrement celui qui en a proposé le vote, car je ne sais rien de plus gênant que d'élever la voix pour la première fois en cette Chambre, quelque habitude que l'on ait d'ailleurs de manier la parole en public. L'auteur de la proposition a certainement fait un superbe discours, et celui qui l'a appuyée s'est sans doute exprimé avec un égal bonheur; malheureusement, je n'ai pu comprendre son langage, et c'est autant de perdu pour moi. Le proposeur de l'adresse a fait une couple d'observations que je ne puis approuver sans réserve. A l'entendre, le Gouvernement s'occupe en ce moment

d'apporter le bonheur au foyer de l'ouvrier. Je regrette d'avoir à dire que cette assertion ne me paraît motivée d'aucune manière, loin de là.

L'honorable député trouve mauvais aussi que la ligne du Transcontinental au Nouveau-Brunswick s'étende à travers 50 milles de forêt vierge où le trafic sera nul, et il affirme que le bois sera détruit. La population du Nouveau-Brunswick doit avoir une mentalité toute particulière, car dans la province d'Ontario un chemin de fer pénétrant jusqu'à 50 milles dans la forêt serait considéré comme un moyen de recueillir un trafic énorme. On verrait des scieries s'ériger tout le long de la ligne. Je regrette donc, me basant sur ce que l'on constate chaque jour, de ne pouvoir admettre avec l'honorable député que, même au Nouveau-Bdunswick, le Transcontinental ne trouvera pas une certaine quantité de marchandises à transporter, si toutefois le trafic ne devait pas y être abondant.

Je ne suis pas de ceux qui s'étonnent de ce que le premier ministre n'a pas signifié dans le discours de Son Altesse Royale son intention de ramener sur le tapis la question de la contribution à la défense navale de l'empire, car j'imagine que le chef du gouvernement et la masse de la population en ont eu assez du bill déposé à la dernière session. Je suis surpris, cependant, que le Gouvernement n'ait donné aucune indication relativement à son programme définitif en matière navale. Il annonce une répartition nouvelle de la représentation, d'où l'on peut conclure qu'une fois ce travail terminé, il y aura appel au peuple. Dans ce cas, les gens devraient être mis au fait de sa politique permanente en matière navale, si tant est qu'il doive jamais en avoir une. Il n'est pas étonnant qu'il ait écarté la contribution, puisque, à mon avis, le sentiment populaire y était hostile.

Au dire du ministre des Finances (M. White), la construction des trois navires, à laquelle tendait la contribution que l'on voulait faire voter l'année dernière, aurait favorisé la réduction des armements dans le monde entier. Je m'étonne que mon honorable ami se soit permis une telle assertion. Je me plais à espérer qu'il ne cherche pas à nous faire croire que c'est là son sentiment véritable, car il est contraire à la nature humaine. Si mon honorable ami avait un antagoniste dans le domaine intellectuel ou dans le domaine physique, il serait le dernier à cesser de se préparer à la défense, s'il savait son adversaire occupé de fourbir ses armes. Le seul fait de contribuer au renforcement de la marine de guerre de l'Angleterre eût suffi, selon moi, à pousser la nation que l'on visait entre toutes, l'Allemagne, vers de plus grands efforts. A cet égard, on le sait, l'Allemand cède très volontiers à la nature humaine. On sait aussi que le nerf de la guerre ne fait pas défaut à l'Allemagne, puisqu'au cours de la dernière session elle a accru dans des proportions prodigieuses le chiffre des dépenses relatives à ses armées de terre sans réduire en aucune façon le chiffre de celles de sa marine de guerre.

Nous avons là la preuve qu'en aidant l'Angleterre à constuire un plus grand nombre de navires de guerre, nous aurions poussé les Allemands à accroître leur marine au lieu d'en restreindre les cadres. Rien n'est plus susceptible que ce que nous avons fait à aider l'Angleterre à obtenir la suspension des préparatifs navals réclamés par le premier lord de l'amirauté. On a pu voir par là que si les Canadiens, les libéraux tout au moins, consentaient volontiers à aider l'Angleterre en assumant leur part des frais de la défense du territoire, ils n'étaient pas pour cela disposés à participer à des préparatifs de guerre en Europe. Ce que nous avons accompli, je suis persuadé que le peuple l'attendait de nous.

N'en déplaise aux jingoes et aux impérialistes, le gros de la population, ceux qui sont obligés de gagner leur vie, cultivateurs ou ouvriers, tous se félicitent de ce que les efforts des libéraux ont abouti à la défaite d'un projet tendant au versement d'une somme de $35,000,000 destinée à l'accroissement des armements navals de la Grande-Bretagne, d'un projet dont la réalisation eût amené les autres nations européennes à accroître leur puissance maritime.

M. BURNHAM: Est-ce à dire que le programme libéral était tel que les Allemands en eussent fait assez peu de cas pour ne point accroître leurs armements?

M. NESBITT: L'honorable député a dû me comprendre; je crois m'être exprimé clairement. Pour ce qui est de la charge à fond de train que le premier ministre a faite contre le Sénat, je dirai que les sénateurs, à mon avis, ont pris une attitude parfaitement motivée. Je ne crois pas que cette charge fasse la moindre impression sur la masse de la population. Si cette dernière ne s'était jamais, jusque là, montrée favorablement disposée à l'égard du Sénat, elle a certainement approuvé l'attitude prise par l'autre Chambre en cette circonstance-là. Le Sénat a tout simplement prié le Gouvernement de tenir la promesse par lui faite de donner aux gens l'occasion de faire connaître leur sentiment sur la question.

L'autre jour, je lisais dans le "Times" de Londres, un article que je me permettrai de citer ici. Depuis la dernière session, la Nouvelle-Zélande a décidé, comme chacun sait, de construire elle-même ses propres navires de guerre. L'article suivant, dû à la plume du correspondant australien du "Times", m'a paru assez bizarre, étant donné ce que le correspondant canadien de ce journal avait déjà écrit dans ses colonnes:

Sydney, 7 octobre.

La première escadre, "équipée, dirigée et payée", ainsi que disait lord Denman samedi soir, "par le peuple de la fédération", est venue se montrer aux yeux de ceux qui l'ont créée. Chacun est un peu plus fier, un peu enclins à s'étendre avec plus d'emphase qu'il n'est absolument besoin sur "nos navires" et la mine qu'ils ont dans leur évolutions à Farm-Cove et aux environs; chacun prend un certain plaisir à vous rappeler que si la flotte des Etats-Unis est, à tout prendre, plus formidable et plus puissante, "notre cuirassé d'escadre" est de taille à pouvoir aisément couler deux navires de n'importe quelle autre escadre. Ce qui caractérise le plus à l'australienne la visite de l'escadre en cette partie du pays, ce fut l'éclosion d'une joyeuse chanson qui devint immédiatement populaire, et où il est dit:

We're hanging out the sign from the Lecuwin to the Line,
This bit of the world belongs to us!

Chose non moins significative, ceux qui vantaient ainsi s'occupèrent sans tarder de tenir parole. "Nous caressons l'espoir", disait alors M. Deakin, "de voir un jour s'éloigner de notre rivage une flotte digne d'être comparée, sous le rapport de la qualité, sinon sous celui du nombre, à la flotte magnifique dont l'Australie est aujourd'hui dotée". Cinq années se sont écoulées; les drapeaux sont hissés de nouveau, une fois de plus les grandes rues sont converties en avenues de triomphe, et chaque soir les grands édifices publics sont illuminés du sommet à la base au moyen de couronnes et de festons aux feux éclatants; car, au cours de ces cinq années, on a commencé la réalisation de l'entreprise dont le premier ministre indiquait dans le temps les grandes lignes, et le résultat est tel, que ni le premier ministre ni aucun de ses auditeurs ne pouvaient alors s'en faire d'idée.

Il est impossible de ne pas établir de comparaisons entre les deux circonstances; il suffira cependant d'en noter une seule. A tout en thousiasme, à la curiosité qui animaient les foules de 1908, il manquait une note—la note individuelle—qui se manifeste abondamment aujourd'hui. Jamais il n'avait été donné aux Australiens, aux mères australiennes surtout, d'assister à l'arrivée d'une escadre dont les équipages étaient en grande partie composée de leurs propres fils. "Mon fils est à bord du "Sydney", et il faut que je me rende aux Heads pour le voir arriver", disait, des larmes plein les yeux, une mère impatiente à un conducteur de tramway au moment où il ralentissait l'allure de la voiture à la descente d'une pente rapide. "Notre Tom était de service quand nous sommes allés à bord de l'"Australia"; il ne nous a pas même regardés, et c'était bien fait, aussi", disait avec orgueil, ce matin, un père à son voisin à bord du passeur. Telle est la note dont l'absence ne saurait jamais être compensée par une contribution quelconque habilement arrachée au Parlement. A l'heure du danger, "nos" navires et "nos" fils rendront de plus utiles services à l'empire que ne pourraient le faire deux fois les millions que l'Australie y consacre.

Notre réponse à ce que l'on avançait ici l'année dernière, la voilà—c'est la mienne, du moins. Je l'ai dit. Je regrette que le premier ministre n'ait pas cru devoir nous donner aucune idée de son programme naval, car les libéraux, si je m'en rapporte à ce que je sais de leurs dispositions, sont prêts à remplir leur devoir de quelque manière qu'il faille, afin de venir en aide à la mère patrie et de la décharger du fardeau de la défense de notre territoire.

Pour ce qui est du bill relatif à l'amélioration des grandes routes, c'est un sujet que mon honorable collègue de Red-Deer (M. Clark) a traité de la façon la plus complète. Le premier ministre, on le sait, a dit que les provinces auraient pu obtenir l'argent et s'en servir dès cette année, et que le fait de ne l'avoir pas reçu leur a été fort préjudiciable. Je me souviens de l'avoir entendu, ainsi que le ministre des Chemins de fer, déclarer ici que les sommes à être prélevées sous le régime de la loi de l'amélioration des grandes routes seraient réparties au prorata de la population des diverses provinces. Mais il ne doit pas oublier que nous avons déposé un amendement tendant à l'insertion de cette condition dans le projet de loi.

Nul d'entre nous ne sait mieux que le premier ministre que c'est ainsi qu'il convient de légiférer; nul ne sait mieux que lui qu'une telle disposition aurait dû se trouver dans le bill. Si les rôles avaient été intervertis, si les conservateurs avaient occupé les sièges de la gauche et nous ceux de la droite et que notre chef eût déclaré que telle ou telle chose aurait lieu, sans toutefois consentir à le stipuler dans le projet de loi, je vois d'ici avec quelle indignation et avec quel talent mon très honorable ami (M. Borden) aurait traité la question au point de vue du droit des gens—et il aurait eu pleinement raison.

Le représentant de Red-Deer nous a dit que partout où la question leur a été exposée avec impartialité, les gens n'ont pas trouvé matière à blâmer l'attitude des libéraux. Je suis en mesure de corroborer son dire, car je me suis donné la peine d'exposer cette même question aux cultivateurs de ma région, et loin de nous blâmer, ils nous ont félicité et se sont répandus en éloges à l'égard du Sénat. Le premier ministre cher-

che à se servir de l'échec du bill des grandes routes comme d'une arme contre le Sénat, mais c'est simplement un coup d'épée qu'il frappe dans l'eau.

Je tiens à féliciter le ministre des Finances (M. White) d'avoir annoncé qu'il ne tardera pas à déposer le budget. Je me plais à espérer qu'il tiendra parole. A la dernière session, la discussion du projet de loi relatif à la défense navale a absorbé une grande partie de notre temps; le budget fut déposé à une époque absurdement tardive. Nous étions tous excédés.

Faisant observer que mon honorable collègue d'Halifax (M. Maclean) avait trouvé à redire au chiffre des dépenses, le ministre des Finances a prétendu que nous avons nous-mêmes, l'an dernier, donné notre assentiment à ces dépenses. Je ne me suis pour ainsi dire pas absenté tant que dura l'examen du budget, dont certains articles furent l'objet d'une vigoureuse opposition. Il va sans dire que nous l'avons laissé voter; et pourquoi? Précisément parce les ministériels nous avaient fait voir à quel point ils étaient plus puissants que nous en imposant leur mesure de prédilection: la clôture. Nous savions fort bien ce qui serait arrivé si nous avions prolongé la discussion d'un article quelconque du budget; nous savions que nos adversaires, qui avaient déjà exercé le pouvoir que leur confère le règlement de clôture, étaient en mesure et se seraient empressés de faire voter le budget sans s'occuper de ce que nous en pensions.

Le ministre des Finances a donc bien mauvaise grâce à venir prétendre que nous avons voté le budget. Ce budget, en fin de compte, c'est celui de nos adversaires, ces dépenses, ce sont eux qui les font, et ils en sont responsables envers le peuple qui, je n'en puis douter, ne manquera pas de leur en demander compte.

Ainsi que l'a fait observer l'un des représentants d'Halifax, nos amis de la droite étaient au courant des dépenses excessives autorisées l'an dernier. Le ministre des Finances dit qu'il avait prévu la gêne financière qui devait se faire sentir au Canada à la fin de l'année; pourtant, si j'en juge par les rapports des journaux, d'énormes et inutiles dépenses ont été maintenues dans certains services. Il serait inutile de les énumérer.

Parlant des emprunts effectués cette année, le ministre des Finances nous a dit que son prédécesseur, l'honorable M. Fielding, en 1908 et au commencement de 1909, avait augmenté la dette publique d'environ $100,000,000. Après cette déclaration, j'ai examiné les comptes publics et j'ai constaté que, depuis 1897 jusqu'au 31 mars 1911, la dette publique du Canada s'est accrue de $78,503,456. C'est-à-dire qu'à l'arrivée des libéraux au pouvoir, en 1897, la dette était de $261,538,576 et que, le 31 mars 1911, elle se chiffrait par $340,642,052, ce qui porte le total des emprunts à $78,000,000 en chiffres ronds. En 1908 et en 1909, les emprunts se sont élevés approximativement à $100,000,000, mais il y eut $37,000,000 d'échéances en 1908. Ainsi, durant les quinze années du régime libéral, l'augmentation de la dette publique a été de $78,000,000, en chiffres ronds.

Le ministre des Finances a demandé au chef de l'opposition quel héritage lui avait légué le ministère Laurier en 1911. Il nous a parlé de l'obligation de garantir le pays contre la perte que pouvait lui causer la vente des obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Il ne nous a pas dit que le véritable héritage légué à lui et au pays était un excédent d'environ $37,000,000 cette année-là qui a été suivie pendant la première année de son administration, ainsi qu'il nous l'a appris, d'un excédent de $25,000,000. Je ne connais pas de plus bel héritage qu'on puisse laisser à un ministre des Finances ou à l'administrateur d'une grande compagnie qu'une entreprise fort prospère. A la chute du parti libéral, le Canada était certainement dans la situation d'une entreprise rapportant d'immenses bénéfices. Pourtant aussitôt après, au bout de deux ans à peine, nous constatons que le Gouvernement n'a pas seulement perdu une partie de ces bénéfices, mais qu'il s'est mis à augmenter la dette et à emprunter pour administrer les affaires.

Le ministre des Finances a aussi dit que le ministère Laurier a été le premier à garantir le remboursement d'obligations. D'après lui, c'est une politique pernicieuse. Je me suis demandé à ce moment-là si cette politique est plus pernicieuse que l'abandon d'immenses étendues du pays. Je me suis demandé si elle est pire que la conduite suivie à l'égard du Pacifique-Canadien auquel on a livré, en les exemptant d'impôts pendant vingt-cinq ans, d'immenses étendues de terre de l'Ouest qui appartenaient légitimement à la population établie sur les lieux. Valait-elle les doubles et triples subventions qui ont été accordées à une autre voie ferrée transcontinentale? En réalité, nous avons garanti les obligations du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique au lieu de faire nous-mêmes des prêts à ces compagnies. Dans ce dernier cas, il aurait fallu emprunter les fonds nous-mêmes, et

nous les aurions probablement obtenus à un taux légèrement moindre. Notre conduite a peut-être été répréhensible, mais je doute fort que nous eussions pu faire mieux à ce moment-là.

Cela m'amène à parler de la gêne financière qui se fait sentir aujourd'hui. Le ministre des Finances a lu dans la "Gazette du Travail" une foule de rapports reçus de différentes parties du pays pendant l'automne de 1908, déclarant que le travail manquait dans les villes. Il a cité un discours que mon chef (sir Wilfrid Laurier) a prononcé à Montréal et dans lequel il a dit que, pendant les quinze années du régime libéral, il n'y a pas eu de protestations contre la cherté de la vie. Pour contredire cette assertion, il a lu ces rapports de la "Gazette du Travail" démontrant qu'à ce moment-là des gens battaient le pavé des différentes villes du pays.

Je me reporte à cette époque-là et je reconnais qu'il y avait beaucoup de sans-travail; mais, en réalité, il n'y avait pas de lamentations ni de protestations au sujet de la cherté de la vie.

Ainsi que l'a fait observer le représentant d'Edmonton (M. Oliver), la gêne qui existait en 1907 et 1908 provenait de ce que les banquiers des Etats-Unis n'avaient pas assez de fonds pour faire face à leurs engagements. Personne n'ignore que, si les uns ne veulent pas commercer avec les Américains, nous suivons de très près les événements qui ont lieu aux Etats-Unis. Nous prenons modèle sur eux sous plusieurs rapports, notamment dans la vie commerciale. Pendant l'automne de 1907 et les premiers jours de 1908, presque toutes les banques des Etats-Unis suspendirent leurs paiements; je me demande même si M. Forgan n'a pas déclaré devant le comité des banques, l'an dernier, que toutes les banques les avaient suspendus. La plupart l'ont certainement fait et il y eut un grand nombre de faillites. Nos banques ont craint que ce malaise ne se répandît au Canada et, par conséquent, elles ont diminué leurs avances aux manufacturiers et aux commerçants dans toute l'étendue du pays. Il s'en est suivi que les manufacturiers n'ont pas pu maintenir leur production à son apogée. Les commandes ne faisaient pas défaut, que je sache, mais il en est tout autrement cette année. Si je suis bien renseigné, les banques se sont préparées et ont fourni aux manufacturiers dans tout le pays tous les fonds dont ils ont eu besoin. Le commerce a pu aussi obtenir des banques tous les fonds nécessaires.

Le représentant de Waterloo (M. Clark) fait signe que non. J'ignore ce qui lui est arrivé, mais je parle de ce que j'ai constaté moi-même—et j'ai des intérêts dans plusieurs établissements manufacturiers du pays. J'ai constaté que les banques étaient en état de faire et ont fait à l'industrie et au commerce du pays autant d'avances que l'an dernier. Mais les industriels n'ont pas pu avoir un nombre de commandes suffisant. En 1907 et en 1908, les manufacturiers pouvaient obtenir autant de commandes qu'ils pouvaient en exécuter. Mais, d'après ce que j'ai constaté, ils ne pouvaient pas se procurer les fonds nécessaires à l'achat de la matière première et à la rétribution de la main-d'œuvre. Je suis donc d'avis que mon honorable chef a eu parfaitement raison de dire à Montréal qu'on ne s'est pas plaint alors de la cherté de la vie. Je ne me rappelle pas avoir entendu protester hautement contre le coût élevé de la vie à cette époque-là, et je dois dire qu'il n'y a probablement personne ici qui ait été plus occupé que moi de différentes entreprises, minimes, il est vrai.

Le ministre des Finances a aussi déclaré ironiquement que notre chef a adopté plusieurs politiques douanières. Il nous a dit qu'il a été un jour partisan du libre-échange comme il existe en Angleterre, et qu'il est libre-échangiste pour les denrées alimentaires "en ce moment", en appuyant sur ces derniers mots. Mais je n'ai pas entendu l'honorable ministre dire que notre chef avait accordé un traitement de faveur à la Grande-Bretagne. Notre chef l'a fait. Il a pu il y a sept ans être en faveur du libre-échange comme il existe en Angleterre, mais à l'heure qu'il est il est en faveur de la suppression des droits sur la nourriture. On remarquera que, s'il a eu plusieurs programmes, apparement différents, il a toujours été logique. Tous les programmes tendaient à l'abaissement du tarif, et il en est encore ainsi.

J'ai assisté à la réunion d'Hamilton et j'ai entendu le discours de notre chef respecté, mais je ne lui donne pas le sens que le ministre des Finances voudrait lui attribuer. Je n'admets pas que, par dégrèvement de la nourriture, notre chef ait voulu dire la suppression des droits sur tous les aliments. J'avoue qu'il y a des catégories d'aliments qu'il n'est pas nécessaires de dégrever, comme les conserves, les fromages et les marinades de choix que l'on voit dans les restaurants et les hôtels fashionables et sur la table du riche. Quant à moi, je ne les ai jamais vus ailleurs et je ne crois pas que quelqu'un d'entre nous conseillât de dégrever ces articles, car Dieu

sait que les hôtels et les restaurants exigent des prix suffisants pour acquitter les droits.

Par dégrèvement de la nourriture, j'ai compris que notre chef entendait le dégrèvement des denrées principales. Je ne parle qu'en mon nom, et non au nom de tout le parti libéral, et c'est là le sens que j'ai attribué à ses paroles.

Le ministre des Finances a aussi dit que la suppression des droits sur tous les aliments, d'après les données statistiques de l'Annuaire, influerait sur 6,985 établissements ayant une mise de fonds de $133,000,000, donnant du travail à 52,000 employés, déboursant annuellement $14,000,000 de salaires, faisant usage de $175,000,000 de matériaux et donnant un rendement de $245,000,000. C'est un bon raisonnement pour effrayer la population, mais si on examine de près la proposition de notre chef, on verra qu'elle influerait sur un petit nombre de ces établissements.

Le ministre a ajouté que la production de fromage au Canada pendant le dernier exercice a été de $37,232,969, et qu'il y avait 3,625 fromageries procurant du travail à 6,147 employés. Néanmoins, a-t-il dit, le chef de l'opposition propose de supprimer le droit sur le fromage. Au cours du débat sur la réciprocité, je n'ai pas entendu dire qu'aucun de nos cultivateurs fût opposé au dégrèvement du fromage. A vrai dire, à l'heure qu'il est, l'industrie laitière du pays consentirait à ce dégrèvement si les Etats-Unis enlevaient également le droit. Nos laitiers veulent avoir accès au marché américain.

Le ministre des Finances a dit que la suppression du droit ferait fermer les fromageries, et en l'écoutant, je n'ai pu m'empêcher de me rappeler quelque chose que j'ai entendu dire pendant mon enfance. J'avais un ami, un Irlandais, qui ridiculisait un peu un compagnon. Celui-ci, fâché, lui demanda: " Veux-tu me rendre fou " et l'Irlandais de répondre. " Non, le Seigneur m'a devancé ", et je déclare que le Seigneur, par l'entremise de M. Woodrow Wilson et le congrès des Etats-Unis, a devancé mon honorable ami. Qu'on me permette de dire à celui-ci qu'il y aura l'an prochain beaucoup moins de fromageries au Canada qu'il y en a eu l'an dernier—beaucoup moins dans Ontario, du moins, et cette province produit la majeure partie du fromage du Canada. Et pourquoi? Parce que, si on a pu pendant quelque temps dire aux cultivateurs qu'ils avaient droit à ce que leurs produits fussent protégés comme ceux des manufacturiers, on ne peut plus les tromper de cette manière. Ils ne craignent pas la suppression du droit; ils y consentiraient volontiers. Ce qu'ils veulent, c'est un marché ouvert et des moyens de transport à bon marché.

Qu'arrivera-t-il à l'industrie du fromage? En réalité, nos exportations de fromage diminuent depuis quelques années. Pourquoi? Entre autres raisons, parce que les grandes villes consomment actuellement beaucoup de lait. Depuis que les Américains ont dégrevé le lait, le prix de cet article est monté à $1.90 les 100 livres dans l'ouest de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. On achète le lait à $1.90 les 100 livres dans l'ouest de ma circonscription et on l'expédie à Détroit. Lorsqu'il se vend 12 cents ½, le fromage est censé rapporter $1 de bénéfice net aux cultivateurs. Le fromage à 13 cents ½, prix de vente l'automne dernier, rapporte de $1.15 à $1.20 les 100 livres. La City Dairy Company, de Toronto, a un dépôt à Woodstock et chaque matin des douzaines d'attelages parcourent des espaces où se trouvent une demi-douzaine ou plus de fromageries. Elle paie $1.60 par 100 livres et $1.90 à Thamesford, qui ne se trouve qu'à 14 milles, et elle expédie le lait à Détroit.

On demandera peut-être: Pourquoi n'envoie-t-elle pas tout son lait à Détroit. La réponse est que les gens du voisinage de Woodstock se sont engagés à livrer leur lait à Woodstock. Elle expédie aussi du lait de Lakeside, le long du Pacifique-Canadien, à Port-Huron et à Détroit au prix de $1.90 les 100 livres. Bien qu'on puisse parfois dire au cultivateur des choses qu'on veut lui faire croire, il n'est pas assez simple d'esprit pour ne pas saisir la différence entre $1.20 et $190.

Pendant la commission d'enquête sur la cherté de la vie, le ministre des Finances m'a dit qu'on a rapporté que j'ai déclaré à Attwood (Ont.) que la nomination de cette commission était une comédie. Je ne me souviens pas d'avoir dit que c'était une comédie, mais j'ai certainement déclaré que c'était une blague. Je ne serais pas surpris d'avoir ajouté un qualificatif, car je suis d'avis qu'elle portait en elle, dès le début, des germes de pourriture. Elle repose certainement sur des assises croulantes et ne fera aucun bien à la population canadienne, en ce qui a trait à la diminution du coût de la vie.

J'ai dit que la nomination de la commission était une blague. J'ai ajouté que l'insuf-

fisance de la production était la principale cause de la cherté de la vie. Je l'affirme encore, mais j'ai également dit à Attwood et je le répète, que le Gouvernement avait à sa portée le moyen de remédier, autant qu'un gouvernement le peut, à la cherté de la vie en ouvrant les portes du pays de manière que, lorsqu'un article quelconque coûterait trop cher de ce côté-ci de la frontière, les gens des Etats-Unis qui auraient cet article à vendre seraient portés à l'expédier ici. On l'admettra, je crois, car ce raisonnement repose sur une base solide. Lorsqu'il n'y a pas de barrière artificielle, l'offre et la demande sont les régulateurs du marché.

Quant aux trusts et aux coalitions, s'ils influencent tant soit peu le prix des aliments, la même remarque s'applique. S'il est une chose qui contrecarrerait l'action des trusts et des coalitions, c'est l'ouverture des portes donnant accès aux Etats-Unis. Le premier ministre a dit que les trusts et les coalitions de l'autre côté de la frontière sont pires que de ce côté-ci. Cela peut être vrai dans un sens, mais il n'y a pas d'ennemis plus acharnés que ces trusts et ces coalitions et il leur faudrait quelques années pour s'entendre avec les trusts et les coalitions du Canada, s'ils désiraient le faire afin de faire monter le prix des aliments.

Je ne suis pas de ceux qui croient que la réfrigération a une influence néfaste sur le coût de la nourriture. Les entrepôts frigorifiques peuvent faire hausser les prix pendant une saison de l'année, mais à tout prendre, ils contribuent ordinairement à maintenir des prix raisonnables. En été, ils augmentent le prix des denrées périssables, mais sans les entrepôts frigorifiques le coût des aliments augmenterait beaucoup plus, à d'autres époques de l'année.

S'il existe une coalition des entrepôts frigorifiques, je veux bien qu'une enquête ait lieu. Je consens aux enquêtes en pareille matière, mais s'il est une chose qui mettrait fin à l'influence des entrepôts, ce serait la suppression des droits, l'échange libre des aliments. Les cultivateurs canadiens y consentent de grand cœur.

Le ministre des Finances, pour diminer la cherté de la vie, propose d'instruire les cultivateurs, et il cite comme exemple le bill adopté l'an dernier et ouvrant un crédit de $10,000,000 en faveur de l'enseignement de l'agriculture. Jamais un journal à sensation, ou autre, n'a annoncé une nouvelle sous un plus gros titre que l'octroi de $10,000,000, et j'amais un gros titre n'a été plus décevant. On aurait bien pu dire $1,000,000 par année et personne n'y aurait prêté attention, mais c'était un gros titre, une grande réclame, et rien de plus, selon moi.

Je ne m'oppose pas plus aux dépenses pour l'instruction des cultivateurs qu'aux dépenses pour l'instruction de toute autre classe de la population, mais je dois dire à la Chambre que, si je connais les cultivateurs, et je crois les connaître, les cultivateurs d'Ontario sont en état de faire de la bonne culture, si on leur offre les avantages voulus. Tout ce qu'ils demandent, c'est la réduction des prix de transport et le libre accès aux marchés.

On parle d'instruire les cultivateurs. Le ministre des Finances a dit que, pour résoudre le problème de la cherté de la vie, il instruirait les cultivateurs. Je ne puis m'empêcher de penser aux pauvres gens qui se trouvaient à bord du sous-marin 7A qui a sombré dans l'océan l'autre jour. Je me demande à quoi leur servirait l'instruction que prendrait quelqu'un dans quelques années d'enseigner aux officiers et à l'équipage des sous-marins à faire remonter leurs vaisseaux du fond de la mer. C'est là un bon exemple de ce que le ministre des Finances se propose de faire pour l'instruction des cultivateurs.

Le représentant de Souris nous a dit l'autre soir que le gouvernement a abaissé de 20 p. 100 les tarifs des messageries, mais j'ai toujours cru que c'était la commission des Chemins de fer qui avait opéré cette réduction, et je lui rappellerai que c'est le ministère Laurier qui a créé cette commission et qui a permis à tout corps public d'obtenir l'abaissement des tarifs. Si la commission des Chemins de fer juge à propos d'abaisser les tarifs applicables aux transport des marchandises, elle le fera grâce aux pouvoirs que le ministère Laurier lui a conférés.

L'honorable député (M. Schaffner) nous a dit aussi que grâce au nouvel octroi à l'agriculture, des terrains de démonstrations de 40 acres ont été établies dans chaque township ou municipalité de l'Ouest, et il a fait observer que cette mesure rendrait des services étonnants à la population du Manitoba. Eh bien, cela dépend de la manière dont on cultiva ces 40 acres, et bien que plusieurs de ces terrains de démonstration aient été exploités de manière à faire honneur à la population et à ceux qui en prenaient soin, d'autres n'ont pas donné de bons résultats. Quoi qu'il en soit, j'espère que cette entreprise réussira dans l'Ouest. Dans la partie du pays que j'habite, il n'y a rien de semblable.

Si le ministre de l'Agriculture était présent, je lui rappellerais que le gouvernement d'Ontario envoie chez nous un agent régional qui a dernièrement ouvert dans l'institut collégial une classe pour enseigner aux cultivateurs et à leurs fils la science de l'agriculture. Je ne puis m'empêcher de croire que, si le ministre établissait des cours semblables une fois ou deux par semaine dans les écoles en différentes parties du pays, il ferait plus de bien qu'il peut en faire dans la ville de Woodstock, bien qu'il y rende des services et que je n'aie pas à redire. Mais je me suis demandé si ce serait là notre part du crédit destiné à l'agriculture. Dans les divers comices agricoles auxquels j'ai assisté cet automne, j'ai demandé aux cultivateurs s'ils avaient constaté quelques bons résultats découlant de l'octroi dont le Gouvernement se glorifie tant, et je n'en ai pas trouvé un seul nulle part qui eût entendu dire que quelque avantage en fût résulté.

Je parlerai maintenant du droit sur le blé, question importante à l'heure qu'il est. J'ai compris que le ministre des Finances et le premier ministre ne sont pas d'avis d'exaucer la prière des cultivateurs de l'Ouest qui demandent le dégrèvement du blé. Je leur apprendrai que, autant que j'ai pu en juger, les cultivateurs d'Ontario dans les deux camps politiques ne s'opposent aucunement à ce dégrèvement. Quand j'ai discuté ce sujet avec eux, ils m'ont dit: Si les gens de l'Ouest pensent y trouver un avantage, pourquoi ne le leur accorde-t-on pas?

Après avoir entendu le représentant d'Edmonton (M. Oliver) parler de ce qui en était résulté pour l'avoine, l'orge et le lin, je me demande pourquoi le Gouvernement ne se met pas à la hauteur des circonstances et n'étend pas le dégrèvement au blé? Le Gouvernement a, il y a deux ans, empêché la population du Canada d'avoir accès libre au marché américain, et si aujourd'hui l'admission en franchise des céréales doit bénéficier aux gens de l'Ouest, pourquoi ne pas la leur accorder? Si les manufacturiers demandaient l'importation ou l'abolition d'un droit quelconque, je suis certain que le Gouvernement actuel, ou tout autre gouvernement qui pourrait être au pouvoir, les écouterait volontiers, et je trouve étrange, lorsque nous voyons les cultivateurs de l'Ouest unanimes à demander l'entrée en franchise du blé, que le Gouvernement leur dise: Vous ne connaissez pas votre affaire; nous allons vous donner la protection.

Je ne puis comprendre pourquoi le Gouvernement refuse d'accorder ce bienfait aux cultivateurs de l'Ouest, à moins que ce ne soit la crainte de faire tort aux minoteries. L'industrie meunière est une industrie considérable au Canada, et j'admets qu'un gouvernement a le devoir de protéger toute la population et de légiférer dans les intérêts de la majorité, que cette majorité soit composée d'amis ou d'adversaires du parti au pouvoir. Il est possible que les meuniers souffrent de la franchise sur le blé. Mais pourquoi en souffriraient-ils? La farine faite avec le blé du Manitoba est reconnue comme la meilleure au monde. Les meuniers me disent que les minoteries en Angleterre sont obligés de mêler une certaine quantité de blé du Manitoba avec les blés plus tendres des pays du Sud, et j'ai entendu dire que ces minoteries devancent beaucoup celles des Etats-Unis ou du Canada dans leur méthode de mêler les blés, qui est devenue chez elles une véritable science. Mais malgré tout, leur meilleure et leur première qualité de farine est faite avec du blé du Manitoba. Si donc la farine de blé du Manitoba est supérieure à toute autre, pourquoi les meuniers de l'Ouest ne mettraient-ils pas sur leur farine une marque spéciale, qui lui donnerait un avantage dans le monde entier? Je ne puis pas comprendre pourquoi cela serait impossible, parce que, après tout, le peuple ne refuse pas de payer pour une meilleure qualité, et nos meuniers canadiens auraient un avantage sur ceux d'Angleterre et des Etats-Unis.

Sans doute que si les droits sur le blé étaient abolis, de grandes quantités du blé de l'ouest canadien seraient expédiées aux Etats-Unis par les routes du sud, et je reconnais que nous avons construit des transcontinentaux à grands frais dans le but de transporter notre grain à la mer. J'admets cela, et, comme Canadien, je suis fier que nous ayons construit ces chemins de fer. Je comprends parfaitement que le Gouvernement craigne de voir expédier notre blé dans la république voisine où les cultivateurs de l'Ouest trouveraient un marché plus avantageux. Si ce n'est pas là ce que craint le Gouvernement, pourquoi alors n'abolit-il pas les droits sur le blé ainsi que le demandent les cultivateurs de l'Ouest. Il doit y avoir quelque raison de ce genre.

La majorité des cultivateurs des prairies, ceux qui n'ont que 160 ou 320 acres, font, je crois, peu de profits aujourd'hui dans la culture du blé, et dans ce cas-là, ils quitteront le pays, et nous perdrons notre grand marché de l'Ouest. Les manufacturiers de l'Est savent que durant la dernière décade, l'Ouest a été leur plus grand marché. Si donc les cultivateurs des prairies ne font pas de profits, et ils ne le peuvent plus

dans les conditions actuelles, pourquoi alors ne pas laisser leurs produits avoir accès libre sur le marché des Etats-Unis, ce qui les mettrait en état d'acheter les articles manufacturés dans l'est du Canada? Tel est le problème qui se présente et qu'il nous faut résoudre. J'espère que le Gouvernement le résoudra avec sagesse, car il faut qu'il soit résolu un jour ou l'autre. Il peut refuser aux cultivateurs de l'Ouest le marché qu'ils demandent, et faire croire à ceux de l'Ontario, bien que j'en doute, que le tarif les protège et qu'ils ont besoin de cette protection. Depuis deux ou trois ans, cependant, je n'ai pas rencontré un seul cultivateur qui prétende avoir besoin de protection. Il acceptera volontiers la concurrence.

D'après moi, il faudra que le Gouvernement fasse plus qu'admettre les denrées alimentaires en franchise. L'honorable ministre des Finances a parfaitement raison lorsqu'il dit qu'il y a, dans le Canada, des milliers d'industries qui ne sont peut-être pas en état de subir la concurrence très vive et très aiguë des manufacturiers européens et américains, qui ont pour leurs produits des marchés plus étendus que nous avons nous-mêmes. Ils fabriquent aussi avec plus de science et nos manufacturiers canadiens ont besoin, comme eux, de perfectionner leurs industries. Mais bien qu'il y ait chez nous des milliers d'industries qui ont besoin d'une certaine somme de protection, il y en a d'autres qui sont aujourd'hui en état de faire concurrence aux produits des industries étrangères sur les marchés libres du monde. Pourquoi alors les protégerons-nous ici? Certaines industries, parmi ces dernières, font un commerce direct avec les cultivateurs canadiens, et en ma qualité de cultivateur, je puis vous dire, monsieur l'Orateur, que s'il y a dans notre pays des manufacturiers qui ne se coalisent pas, les vendeurs d'instruments aratoires ont une méthode toute particulière de montrer qu'ils ne le font pas. Que vous alliez chez un vendeur ou chez un autre, je vous défie de pouvoir acheter à meilleur marché que chez son concurrent soit une charrue, soit une lieuse, soit n'importe quel autre instrument aratoire. C'est très étrange, mais je l'ai essayé plusieurs fois, et, dans mon humble opinion, les prix sont trop élevés. Si l'on abolissait ou diminuait beaucoup les droits, ces vendeurs seraient obligés, pour faire face à la concurrence étrangère, d'abaisser leurs prix, ce qui serait un bien pour le cultivateur.

Le cultivateur ne s'attend pas qu'on doive s'occuper que de lui. Il est prêt à sacrifier la protection que le tarif peut lui donner, soit sur les produits de ses bestiaux, soit sur ses céréales. Mais il demandera que le Gouvernement lui donne en retour une chose qu'il peut lui donner, qu'il sera forcé de lui donner. Ce temps approche, et vaut autant consentir dès maintenant, car on ne réussira pas à faire croire plus longtemps au cultivateur qu'il est protégé par le tarif, car il sait qu'il ne l'est pas. Il sait qu'il peut subir la concurrence sur un marché libre, mais il demande à être mis sur un pied d'égalité.

L'honorable ministre des Finances nous a dit—et je veux relever ses paroles, car tout ce qu'il dit au pays doit avoir de l'importance— qu'au lieu d'avoir construit le Transcontinental national, il aurait mieux valu dépenser cet argent pour l'enseignement agricole. Je lui répondrai qu'à l'époque où l'on a commencé la construction de ce chemin de fer, l'Ouest demandait à grands cris des moyens de transporter ses récoltes. D'un bout à l'autre du pays on entendait les cultivateurs dire: A quoi bon semer et récolter si nous ne pouvons pas transporter notre grain, et s'il nous faut le laisser pourrir sur le champ? C'est pour aider à transporter la récolte que nous avons construit un nouveau transcontinental.

Depuis que ce débat se poursuit, j'ai entendu les honorables membres de la droite nous dire avec orgueil qu'il n'y avait pas eu d'encombrement, cette année, dans le transport de la récolte. Pourquoi ? parce que d'autres chemins de fer sont venus aider au Pacifique-Canadien. La construction de nouveaux chemins de fer, la seule proposition que d'autres seraient construits, a porté la compagnie du Pacifique-Canadien à augmenter son matériel et à doubler sa voie. Cette compagnie est comme toutes les autres sociétés. Je ne veux dire de mal d'aucune société, et je ne souhaite que du bien à toutes. Mais la compagnie du Pacifique-Canadien est très sage. Elle n'agit que si on l'y force, et dans ce cas-ci, c'est la concurrence et rien autre chose qui l'a obligée à augmenter son matériel et à améliorer ses moyens de transport du grain. Si elle n'y avait pas été forcée, nous serions encore dans le même pétrin, et le grain pourrirait sur le champ, comme il y a quelques années.

Il y a amélioration aujourd'hui de ce côté-là, et si la situation de l'Ouest doit être améliorée davantage par l'ouverture d'un marché libre de l'autre côté de la frontière, qu'on lui donne ce marché, quand même les compagnies de chemins de fer devraient

en souffrir quelque peu, elles sauront bien se tirer d'affaires. Il faudra toujours que le grain qui traversera la frontière soit transporté sur les marchés de l'Est de nos voisins et pourquoi nos chemins de fer ne pourraient-ils faire ces transports à aussi bon marché que les chemins de fer américains? Non seulement je suis d'avis qu'ils le peuvent, mais je crois qu'ils le feront.

Les cultivateurs de l'Ouest se plaignent que les prix de transport sont trop élevés. Ils nous disent qu'il n'y a aucun profit, par exemple, à vendre leur blé à Régina, 60 cents le boisseau. J'ai fait plusieurs fois, de concert avec les meilleurs cultivateurs de l'Ouest, des calculs à ce sujet, et nous en sommes venus à la conclusion que ce prix ne laisse aucun bénéfice aux cultivateurs qui ne sont pas en mesure de faire de grande culture. On ne doit pas oublier que peu de cultivateurs dans l'Ouest canadien cultivent sur une très grande échelle, et c'est de la masse des cultivateurs qu'il faut s'occuper. On ne doit pas légiférer pour les exceptions. Je n'ai pu m'empêcher de sourire lorsque j'ai entendu mon honorable ami le ministre des Finances (M. White) nous dire qu'il aurait mieux fallu dépenser pour l'institution agricole l'argent qui a servi à construire le Transcontinental national.

L'honorable ministre des Finances a dit autre chose très drôle dans la réponse qu'il a faites aux observations de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) relativement au tarif sur les instruments aratoires. Il a dit que la convention de réciprocité négociée par l'ancien gouvernement diminuaient les droits sur les instruments aratoires à 15 pour 100 seulement et qu'ils devaient rester à ce chiffre pour toujours. Or, le cri général qui a été poussé par le parti conservateur d'un bout à l'autre du pays, pendant la discussion sur le traité de réciprocité, a été que ce traité n'était que le point de départ d'une abolition complète des droits de douanes. Mais aujourd'hui le ministre des Finances nous dit que le droit de 15 pour 100 aurait été permanent si la convention de réciprocité avait passé. La droite prétend que mon très honorable chef (sir W. Laurier) n'est pas toujours conséquent, mais sûrement, il est autant que nos amis ministériels et très certainement autant que l'honorable ministre des Finances dans ses observations ironiques.

Mais la question qui se pose aujourd'hui est principalement celle de savoir ce qu'il est mieux de faire dans l'intérêt du pays, non pas dans ceux du parti libéral ou du Gouvernement. Je crois que nous admettons tous cela, si nous sommes sincères. On ne peut nier, je regrette de le dire, qu'il existe présentement un certain état de gêne et de privation dans le pays. Le premier ministre et le ministre des Finances nous ont dit que la situation allait s'améliorer. Aussi fermement que je crois que je parle en ce moment autant que je suis convaincu qu'à moins qu'il n'y ait quelque changement dans la politique fiscale du pays en faveur de l'Ouest, la situation ne s'y améliorera pas.

La droite conseille aux cultivateurs de l'Ouest de faire de la culture mixte. Elle pourrait aussi bien leur conseiller de faire de l'aviation. Il faut du temps et de l'argent pour arriver à faire de la culture mixte. C'est comme pour l'enseignement agricole que prêche le ministre des Finances. Il est vrai que l'on peut enseigner au cultivateur de l'Ouest de meilleures méthodes de cultiver qui lui permettront de récolter plus de grain. Les cultivateurs de l'Ontario pourraient aussi doubler ou tripler leurs récoltes actuelles s'ils voulaient cultiver comme on doit cultiver. Mais ces changements demandent du temps, et en attendant, que vont faire les cultivateurs de l'Ouest qui sont sur des terres de 160 et 320 acres? Ce sont les petits cultivateurs de ce pays-là. Ces cultivateurs abandonneront leurs terres s'il ne trouvent pas de profits à les cultiver, et les laisseront au créancier hypothécaire, ce qui sera un malheur pour le pays. L'Ouest a besoin qu'on lui vienne en aide; il sait de quelle nature doit être cette aide, et pourquoi ne pas la lui accorder?

M. E. N. LEWIS (Huron-ouest): Monsieur l'Orateur, comme c'est la première fois que j'ai l'honneur de porter la parole dans cette enceinte, je me défie de moi-même, placé comme je le suis sur les premières banquettes du côté ministériel, et j'espère que l'on me pardonnera les imperfections qui se glisseront dans mon discours, et qu'elles n'empêcheront pas la Chambre de donner aux faits que je désire exposer toute l'attention qu'ils méritent.

J'ai été désappointé de ne voir dans le discours du trône aucune allusion à la question des transports sur nos grandes voies maritimes intérieures. Les honorables députés qui représentent des comtés éloignés de la région des Grands lacs ne connaissent pas, je le crains, l'importance considérable du trafic qui s'y fait. Afin d'en donner une

idée, je désire citer quelques faits. Le Canada, monsieur l'Orateur, est heureux d'avoir une voie maritime intérieure de plusieurs milliers de milles, pour parler plus exactement de 2,384 milles, à partir de la tête de la navigation maritime jusqu'au cœur du pays. Cette voie donne, pour la plus grande partie, une navigation à eau profonde jusqu'au cœur du continent, offrant toutes les facilités de transport désirables aux cent millions d'habitants sur les deux rives. Pour mieux faire comprendre l'étendue de ce trafic, je ferai une comparaison dans le tonnage des canaux. Prenons d'abord le grand canal de Suez, par lequel passe aujourd'hui le trafic de tout le continent européen et des Iles Britanniques pour se rendre en Australie et en Orient, trafic qui autrefois faisait le tour du cap Bonne-Espérance. Nous voyons que dans l'année 1911, 5,200 vaisseaux ont passé par ce canal, portant 25,000,000 de tonnes de marchandises. Dans la même année 1911, il est passé par le canal du Sault-Sainte-Marie, 25,000 vaisseaux. En 1913, il est passé par le canal du Sault-Sainte-Marie non pas 25,000,000 de tonnes de marchandises comme dans le canal de Suez, mais 79,718,344 tonnes, et je suis fier de dire que la part du canal du côté canadien a été de 5,674,943 tonnes de plus que du côté américain. Si l'on ajoute à ces chiffres ceux du trafic qui se fait sur le lac Michigan, sur lequel sont situées les grandes villes de Chicago et Milwaukee, et aussi le trafic qui vient de notre baie Georgienne, il sera facile de voir que le total pour l'année 1913 doit avoir dépassé 100,000,000 de tonnes. Ce trafic immense passe en face du comté que j'ai l'honneur de représenter pour descendre les lacs, mais les questions que comporte ce trafic ne sont pas seulement des questions locales, mais plutôt des questions d'importance nationale.

Le 9 novembre dernier, un dimanche au soir, lorsque les habitants sur les bords du lac étaient à l'église, a eu lieu sur les Grands lacs la catastrophe la plus effrayante, la plus grande qu'on ait jamais vue sur l'océan ou sur les Grands lacs entre le Canada et les Etats-Unis. La tempête qui s'est élevée ce soir-là a englouti quatorze grands steamers en acier, dont huit sont disparus complètement, et desquels pas une personne à bord n'a été sauvée pour raconter le désastre. Deux cent cinq vaillants jeunes gens ont perdu la vie. Les navires, ainsi que je l'ai dit, n'étaient pas de vieux vaisseaux incapables de tenir la mer, mais c'étaient de beaux navires en acier, dont l'un avait navigué sur l'océan pendant plusieurs années et un autre avait été construit dans un port canadien. Lorsque l'on a appris aux représentants des propriétaires du "Carruthers", à Toronto, que ce steamer était perdu, ils ont ri tout simplement, disant qu'aucune tempête sur les lacs ne pouvait le faire naufrager. C'était un navire de 600 pieds de long, et avait été construit par les meilleurs constructeurs du continent. Un autre steamer de 505 pieds de long, portant une charge de 9,740 tonnes de charbon, a été tourné sans dessus dessous comme une coquille, sans une égratignure. Du grand nombre de jeunes gens qui se sont noyés en face de ce port on a retrouvé 64 cadavres. Un seul avait été asphyxié, les autres étaient tous morts de froid et de misère; tous les cadavres que l'on a retrouvés portaient une ceinture de sauvetage. Voici les noms des steamers, des vaisseaux: Le "Carruthers", le "Wexfrod", un bâtiment de mer qui était sur les lacs depuis quatre ans, et qui avait navigué autrefois dans la Méditerranée, le "Régina", un navire canadien; le "Price", le steamer de 505 pieds de long qui a été tourné sans dessus dessous avec 9,500 tonnes de charbon: l'"Angus", l'"Hydrus", le "McBean" et le "Scott". Ces navires auraient pu être sauvés, car ainsi qu'il a été prouvé à l'enquête, aucun des naufragés n'avait été asphyxié, et leur vie aurait pu être sauvée si nous avions eu des moyens de sauvetage plus avancés. Sur l'océan, le télégraphe sans fil donne le signal S. O. S., je crois, quand un navire est dans la détresse, mais le cas actuel était tout à fait exceptionnel. Pas un bateau de sauvetage au monde n'aurait pu résister à la tempête effroyable qui sévissait alors, ou être d'une utilité quelconque. Pour montrer quelle était la force de la tempête, je dirai que la mer avait percé sur l'un des vaisseaux qui a été jeté à terre du côté américain, et qui était assuré pour $300,000, un trou dans ses plaques en fer de l'avant, assez grand pour y passer un baril. Ses compartiments étanches intérieurs l'ont maintenu à flot jusqu'à ce qu'il atteigne la rive, et tous les vaisseaux qui ont pu se rendre à terre ont été sauvés.

Rien ne peut donner une meilleure idée du danger qu'offre l'approche du port de Goderich par un fort vent du nord-ouest que le fait que depuis la tragédie de novembre, trois navires ont essayé d'entrer dans ce port par un vent de nord-ouest, mais ont été obligés de retourner au large, et je prétends que si le port de la ville de Goderich, que j'ai l'honneur de représenter, port que le Gouvernement a, depuis dix ans, désigné comme devant être un port de refuge, avait été amélioré pour être accessible

en temps de tempête comme en temps calme, et s'il y avait eu un poste de télégraphie sans fil pour donner les signaux nécessaires, tous ces navires auraient pu se mettre à l'abri en moins de trois heures. Comme preuve de ce que j'avance, je donnerai les relevés du bureau météorologique de Toronto qui ont été produits à l'enquête. Le vendredi matin, 7 novembre, ce bureau a envoyé à toutes les stations un avis qu'une très forte tempête de nord-ouest s'avançait. Toutes les stations sur les lacs supérieurs ont donné les signaux à cet effet, de sorte que tous les capitaines étaient avertis. C'était le vendredi, 7 novembre. La tempête s'est continuée toute la journée et jusque dans la nuit du même jour et toute la journée du 8 , mais a diminué dans la soirée. Dans la matinée du 9 novembre, le baromètre a monté sur tous les vaisseaux, le signal de tempête de nord-ouest était encore levé, mais comme la tempête avait diminué, le "Kamanistiquia" avait quitté Goderich pour Fort-William à 7 heures du matin le 9 novembre. A dix heures et demie du matin, ce navire a rencontré le "Wexford", à 35 milles au nord-ouest de Goderich, se dirigeant vers ce port, mais ce vaisseau et son équipage n'ont jamais été revus ensuite. A 10 heures 40 du soir, le 8 novembre, le bureau météorologique de Toronto savait, d'après les indications, qu'un ouragan venant du nord-ouest approchait. On a demandé aux agents du bureau, pourquoi ils n'avaient pas averti. Ils ont répondu que la ligne télégraphique ne fonctionnait pas. On leur a demandé alors pourquoi ils n'avaient pas fait usage du téléphone. J'ai eu connaissance, monsieur l'Orateur, qu'en une ou deux circonstances on a envoyé des messages téléphoniques pour avertir qu'une tempête s'approchait lorsque le service télégraphique était clos.

Goderich est situé sur le point le plus élevé des bords du lac, sur une distance de 200 milles; nous sommes à 120 pieds au-dessus du niveau de l'eau. Au nord et au sud de la ville le sol va en s'abaissant. J'ai demandé que l'on érigeât une station de télégraphie sans fil à l'entrée du port. Même lorsque le port sera protégé, comme j'espère qu'il le sera bientôt, nous devrions avoir cette station, parce que depuis quelques années les capitaines n'ont pas grande confiance dans les indications du bureau météorologique.

Quant à l'importance du port de Goderich, et pour démontrer que ce n'est pas une question locale ou de clocher, mais d'importance nationale, je dirai que Goderich n'est qu'un anneau dans la grande chaîne de la navigation intérieure entre notre vaste Nord-Ouest et la mer. Nous ne faisons pas concurrence aux grands ports de la baie Georgienne: Collingwood, Owen-Sound, Depot-Harbour ou Meaford. Notre trafic est tout différent, bien que notre port soit de 8 milles plus proche de Fort-William et que le cours à partir de l'entrée vers la rivière du Sault soit libre et direct. C'est au port de Buffalo que nous pourrons faire concurrence. Pour montrer comment le grain récolté dans le Canada et qui devrait être transporté par la voie canadienne, est entraîné aux Etats-Unis, je dirai que jusqu'au premier septembre, il est passé par le port de Buffalo 31,483,952 boisseaux de blé; 2,465,490 boisseaux d'avoine; 1,721,679 boisseaux d'orge; 6,319,303 boisseaux de lin, donnant un total de 41,990,423 boisseaux de grain, chargés à Fort-William et à Port-Arthur.

Goderich compte deux industries importantes: un élévateur qui peut contenir plus d'un million de boisseaux de grain et qui a rapporté, cette année et l'année précédente, plus de 50 p. 100 de sa valeur totale. Cet ouvrage appartient à des habitants de l'ouest du Canada; tous les minotiers dans presque toutes les villes de l'Ontario occidental, depuis Toronto, Guelph et London jusqu'aux Grands lacs, ont des actions dans cette compagnie. Nous possédons également une installation dirigée et exploitée par la compagnie de minoterie canadienne de Winnipeg et qui peut contenir un million de boisseaux de grain et qui moud, chaque jour, plus de 2,000 boisseaux de farine de blé du Manitoba. Celle-ci est expédiée ensuite sur les différents points du Canada. Les actionnaires de cette compagnie se recrutent presque dans toutes les localités importantes du pays, ce qui démontre la vérité de ce que j'ai dit en déclarant que cette question revêt plus qu'un intérêt local seulement.

Dans le but d'établir que le trafic par eau qui passe par le lac Huron est le plus considérable qu'on peut trouver, je ferai mention du trafic du grand port de Londres qui a représenté, au cours de l'année 1912, 36,676,142 tonnes de marchandises et celui du port important de Liverpool qui a atteint 30,273,235 tonneaux, les deux réunis ne donnant pas beaucoup plus que les deux tiers du volume du trafic qui passe par le lac Huron. Tout ce trafic est détourné vers l'autre rive de cette nappe d'eau, parce que, sur la côte canadienne, on ne trouve pas de port dont l'entrée soit suffisamment protégée, advenant les difficultés dans le cas du grain du Nord-Ouest. Nous avons, à Gode-

[M. Lewis.]

rich, une fabrique qui ne le cède à nulle autre, au Canada, pour la construction des machines et pour les réparations des navires. Si cette entrée était convenablement protégée, l'industrie et le commerce de cette localité prendrait un essor sensible.

Lorsque je dis que nous ne faisons pas de concurrence aux ports de la baie Georgienne, je me trompe en ce sens que chaque dollar qu'on dépense pour améliorer un des ports de cette baie favorise le commerce qui entre dans ce port, alors qu'on ne dépense pas, au Canada, en ouvrages publics, un seul dollar qui produise l'effet qu'on en obtiendra, si on l'applique à la protection de ce port sur ce littoral qui s'étend sur une distance de 270 milles, sur le deuxième des lacs les plus considérables du monde dont la profondeur atteint 600 pieds. Je soutiens, à l'encontre de certains avancés d'une ou de deux personnes à l'enquête tenue—et la question fut débattue sous toutes ces faces et toute la preuve qu'il était humainement possible d'obtenir des experts maritimes fut faite—que les plans préparés par les ingénieurs du gouvernement suffisent amplement à assurer la sécurité de ce port. Tout ce qu'il faut, c'est qu'on exécute immédiatement cet ouvrage dans son ensemble, et non pas morceau par morceau. Il ne s'agit plus d'une question qui intéresse plus particulièrement tel ou tel parti politique; elle s'impose à l'étude de tous les membres de cette Chambre, sans exception. On ne peut dépenser qu'un certain montant de deniers et l'on réaliserait une économie fort appréciable, parce que, étant donnés ses contours, ce port se remplit de détritus de toutes sortes, chaque année, ce qui nécessite des frais de dragage annuel. Au nom du Canada, et j'ajouterai au nom de l'humanité, je demande au Gouvernement et à la Chambre de faire de ce port un havre de refuge assuré, ainsi que le gouvernement fédéral avait l'intention de le rendre, il y a plusieurs années, et je demande qu'on poursuive immédiatement le parachèvement complet de cet ouvrage.

On doit observer qu'à la suite du récent désastre, l'association américaine des armateurs des Grands lacs a dépensé des milliers de dollars en installation de sauvetage, le long de notre littoral et qu'elle a acquitté les frais de sauvetage et autres, sans faire de distinction entre les naufragés, qu'ils fussent citoyens des Etats-Unis ou habitants du Canada. A ce propos, j'aimerais rappeler à la Chambre un projet de loi que j'ai eu l'honneur de soumettre au Parlement, il y a quelques années. C'était un bill—très opportun, je crois—relatif à la ligne de cargaison des navires, je veux parler du bill n° 98, déposé le 20 janvier 1911. Je crois que cette réforme devrait s'opérer dans le cas des vaisseaux qui font la navigation des Grands lacs. Bien que les propriétaires des navires aient toujours soutenu qu'un navire construit convenablement, possédant des machines assez puissantes et rationellement chargé, peut résister à toute tempête, le dernier désastre a démontré le contraire. Le seul navire canadien qui est sorti sain et sauf de la tempête, est le "Kaministiquia". Il était absolument allège et il quitta le port de Goderich, dix heures après que le bureau météorologique de Toronto connût qu'une tempête du nord-est allait s'abattre sur les Grands lacs. L'ouragan commença, à trois heures, dimanche après-midi, le 9 novembre et, en apparence, il s'était complètement dissipé, le soir de ce même jour, puisque les montres que portaient les hommes de l'équipage indiquaient cette heure, lorsqu'on retrouva les cadavres de ces infortunés.

Il est une autre question qui intéresse sérieusement la population de l'Ontario occidental. Je connais mieux cette partie du Canada et j'espère que le reste du pays ne souffre pas tous les embarras auxquels nous sommes exposés dans l'Est. Je veux parler de l'intérêt réclamé par les banques. Tout récemment, on a porté cet intérêt de 6 à 7 et même à 8 p. 100. Je parle avec connaissance de cause, parce que, lorsque j'ai eu besoin d'emprunter quelque argent pour me rendre ici remplir mes devoirs de législateur, on me dit qu'il me faudrait payer 8 p. 100 sur cet argent, bien que, si je ne me trompe, la loi dise que ces institutions ne peuvent percevoir 8 p. 100. Mais nous ne pouvons songer à invoquer la loi contre une banque. J'affirme—et je demande à l'honorable ministre des Finances de se rappeler le fait, que j'ai déjà signalé, au reste, ici même—que, lorsqu'une banque élève de 6 à 7 p. 100 l'intérêt sur les prêts, elle doit également porter de 3 à 4 p. 100 l'intérêt sur les dépôts. Si on forçait ces institutions d'en agir ainsi, un grand nombre de personnes bénéficieraient de l'aubaine, car il est bien connu que les cultivateurs de l'Ontario occidental ont plusieurs millions de dollars déposés aux banques à 3 p. 100 seulement. C'est une règle défectueuse, parce qu'elle ne peut s'appliquer aux deux cas.

J'aimerais signaler à l'honorable ministre de la Justice un autre fait sur lequel on a appelé mon attention dans plusieurs lettres et dont la presse s'est emparée. Il s'agit de l'indemnité qu'on doit accorder

à un homme ou à sa famille, détenu en prison et dont l'innocence a été, par la suite, parfaitement établie. En 1907, à la demande de quelques avocats de Toronto, d'hommes à l'esprit large et généreux. J'ai rédigé un projet de loi que j'ai soumis à la Chambre des communes, mais en le présentant aux légistes de la Chambre, je fus informé que je ne pouvais pas présenter ce projet de loi, vu qu'il s'agissait d'un bill entraînant une dépense de deniers et qui devait, en conséquence, être soumis par un membre du Gouvernement. Voici une lettre que je viens de recevoir, à propos de cette question:

> Que le pays sache qu'on a fourni au Parlement l'occasion de réhabiliter les tribunaux canadiens en réparant ce déni de justice. Il me semble que c'est là une des plus grandes parodies qui soient de nos lois que l'Etat n'offre le moindre redressement dans des cas de cette nature, alors que des innocents sont punis et emprisonnés par l'Etat, d'après le principe que le roi ne peut se tromper, alors que chacun sait qu'une injustice flagrante a été commise par les représentants du roi, au nom de la justice. On pourrait assurément rédiger une loi de compensation qui s'appliquerait aux cas de cette nature. Dire que le roi ne peut pas se tromper, c'est assurément retourner aux ténèbres du moyen âge et à la pratique ancienne du fétichisme, si l'on pouvait dire que l'Etat ne peut offrir de redressement lorsque la liberté d'un sujet a été soumise à une injustice évidente par ce même Etat.

Je ne pense pas qu'il se présente un grand nombre de cas qui réclament ce genre de compensation. Dix-huit années durant, je fus chargé des procédures se rapportant au Code criminel dans un des comtés les plus importants d'Ontario. Je me rappelle avoir discuté cette question avec le géôlier de la prison du district, un homme de beaucoup de sens et de jugement. Il me déclara qu'au cours de nombreuses années qu'il avait rempli la fonction de géôlier, il n'avait connu le cas que d'un seul homme qu'on avait emprisonné et dont on avait reconnu l'innocence dans la suite.

L'honorable député qui a pris la parole en dernier lieu a fait certaines observations au sujet de la marine de guerre. Je n'ai pas l'intention de débattre cette dernière question, mais je demanderais au Gouvernement s'il ne pourrait pas juger opportun, dans l'intérêt des marins des Grands lacs et du Canada généralement, d'entrer en négociation avec la mère patrie et d'obtenir qu'elle envoyât dans nos eaux, au cours de la saison de Noël de cette année, cinq ou six croiseurs importants, afin que nos jeunes marins et nos pêcheurs, qui n'ont rien à faire de la fin de novembre au 1er avril, eussent l'occasion de faire une croisière d'Halifax ou de Saint-Jean (N.-B.) aux Antilles ou à d'autres endroits et de se familiariser avec le maniement des gros canons, le Gouvernement fédéral leur payant une solde, au cours de ce laps de temps et, après trois ans d'exercices semblables et de croisières d'hiver, de faire partie de la réserve navale et de recevoir un certain montant en considération du fait qu'ils pourraient répondre à l'appel de l'Etat, quand le besoin s'en ferait sentir. Je partage l'opinion de lord Fitzwilliam et d'autres hommes dont l'avis fait autorité en la matière et qui affirment que la marine de guerre anglaise a besoin d'hommes seulement et, comme nous avons 80,000 pêcheurs et marins qui n'ont rien à faire durant cette partie de l'année, et qui seraient par trop heureux de faire cet entraînement et ce service sur un navire de guerre, j'estime que ce serait là une façon très efficace de prouver notre loyalisme envers l'empire. Ces hommes, je crois, mériteraient parfaitement de recevoir le montant qu'on leur paierait jusqu'à une certaine limite d'âge, après avoir fait leurs trois années d'entraînement.

Il n'y a pas, au Canada, de classe qui ait plus de mérite que celle de ces pêcheurs ou de ces marins des Grands lacs ou du littoral de l'Atlantique ou du Pacifique nord. Le cultivateur de notre beau pays sait parfaitement, lorsqu'il se couche, le soir, qu'à son réveil, le lendemain matin, il trouvera ses champs devant lui et ses écuries au même endroit, ou, si ces constructions sont disparues, il aura sa prime d'assurance; il n'est donc pas exposé à la moindre perte, durant son sommeil. Mais les pauvres pêcheurs qui, en général, sont des hommes courageux et hardis, dont les ressources sont limitées, n'ont, lorsqu'ils prennent la mer, la moindre idée qu'ils reviendront ou non au rivage, ou qu'ils trouveront leurs filets remplis ou non de poisson. Ce serait récompenser dignement les hommes de cette trempe que de mettre ma proposition à exécution.

L'honorable représentant d'Oxford (M. Nesbitt) a parlé d'un autre sujet, celui de l'immigration. Vous pouvez vous rappeler, monsieur l'Orateur, que j'ai déjà présenté, ici même, un projet de loi restreignant l'immigration qui nous vient de certaines parties de l'Europe, je veux parler des parties méridionales de ce dernier continent. M'est avis que nous pourrions suivre l'exemple de nos voisins. Dès les premiers jours de ce peuple jusqu'à 1830, la population de

ce pays a doublé et triplé par l'augmentation naturelle du chiffre de ses propres habitants. Ces nouveaux citoyens étaient forts en stature et en intelligence. De 1830 à 1880, cette population s'est trouvée accrue du double et du tiers, grâce à une immigration considérable venue d'où? Des pays européens capables de fournir de bons immigrants—des Iles-Britanniques, du nord de la France, du Danemark, de l'Allemagne, de la Suède, de la Norvège, et ces gens-là formèrent un peuple de femmes et d'hommes de haute stature et d'intelligence puissante. Je ne parle pas ainsi d'après mon expérience personnelle, mais en m'appuyant sur le rapport de la commission nommée par les Etats-Unis pour interroger des témoins assermentés, et j'invoque ce document pour dire que, depuis 1880 jusqu'à ce jour, ce peuple a dégénéré physiquement et intellectuellement. Pourquoi? Par suite de l'immigration annuelle d'environ un million d'habitants du sud de l'Europe.

Il n'y a qu'un moyen à prendre pour remédier au coût élevé de la vie et il consiste à produire plus. Nous n'avons pas besoin d'une nation de joueurs d'orgue de barbarie et de vendeurs de bananes en ce pays. Ces gens-là ne peuvent se plier à nos mœurs et à nos coutumes, mais ils envoient à leurs familles restées en Europe l'argent qu'ils gagnent ici. Tout ce qu'il faut faire pour se renseigner à ce sujet, c'est de demander au bureau de poste de l'Etat le chiffre des montants ainsi expédiés, chaque année. Monsieur l'Orateur, je demande qu'on étudie, comme il convient de le faire, les sujets que je viens de vous exposer, monsieur l'Orateur. J'estime qu'ils revêtent une importance exceptionnelle pour la population de ce pays. Je vous remercie, monsieur l'Orateur, de la bienveillance que vous m'avez montrée.

M. JOHN H. SINCLAIR (Guysboro): J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours de mon honorable ami de Huron (M. Lewis). Il est toujours intéressant de l'entendre, lorsqu'il prend la parole en cette enceinte. Je le tiens, monsieur l'Orateur, pour une espèce de radical parmi les partisans du Gouvernement et nous constatons que son regard plonge plus avant dans l'avenir que ne le fait celui de quelques-uns de ses collègues de la droite. Je ne suis pas un expert en fait des navires qui font le service des Grands lacs et je ne connais pas à fond tout ce qui se rattache à la télégraphie sans fil, mais je tiens à assurer mon honorable ami que nous, membres de la gauche, nous nous intéressons grandement à rendre la navigation des Grands lacs aussi sûre qu'elle peut l'être, et s'il est nécessaire d'installer des postes de télégraphie sans fil sur ces lacs, afin de rendre plus facile la route des navires, je crois que je puis assurer à l'honorable député que la gauche approuvera toute mesure juste à cet effet.

L'honorable représentant d'Edmonton (M. Oliver) a soulevé une question se rapportant au trafic qui passe par les Grands lacs et j'espérais que mon honorable ami de Huron aurait discuté ce point. L'honorable député (M. Oliver) nous a informé qu'il existe une coalition qui exerce la haute main sur ce trafic et que le blé de l'Ouest est soumis à un impôt de quelques cents du fait de ce trust. J'espérais que l'honorable député de Huron aurait traité cette question et qu'il aurait avisé, à ce propos, le Gouvernement qu'il appuie. Le Gouvernement devra, si je ne me trompe, adresser un message S.O.S. aux cultivateurs du pays, au cours des deux années prochaines, et cette question du trafic des Grands lacs et celle du coût du transport du blé de Port-Arthur à Montréal devrait avoir beaucoup d'intérêt pour mon honorable ami.

Au sujet du brise-lames que mon honorable ami veut que l'on construise dans son comté, je me demande ce que je puis bien trouver à dire. Le Gouvernement ne veut pas m'accorder un ouvrage semblable dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter. Je crois que le plus que je puis faire pour mon honorable ami, c'est de le renvoyer à l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers). S'il réussit à bien établir sa cause, si les électeurs de sa circonscription sont assez divisés dans leur politique et s'il est nécessaire qu'on construise un brise-lames pour assurer la victoire de l'honorable député, aux prochaines élections, je crois que mon honorable ami court grande chance d'obtenir son brise-lames.

Quant au discours du trône lui-même, il contient deux ou trois sujets sur lesquels nous tombons tous d'accord. Nous sommes unanimes à proclamer que le pays a appris avec joie le retour de Son Altesse Royale la duchesse de Connaught à la santé. Tous nous reconnaissons que le temps est venu d'opérer le remaniement de la carte électorale du pays. A part cela, le discours du trône me semble une tentative de faire flotter le navire de l'Etat coûte que coûte et cela, sans prêter la moindre attention à la coque vermoulue de cet ouvrage qui demande des réparations. C'est le devoir d'un chef de conduire; il appartient à un gouvernement, dans une crise commerciale comme celle que

nous traversons aujourd'hui de signaler la route à suivre; lorsqu'un gouvernement faillit à cette tâche, ainsi que l'a fait celui que nous avons aujourd'hui, c'est le devoir de l'opposition d'agir à sa place. Je soutiens que mon chef respecté n'a pas failli sous ce rapport. Dans le discours très habile et très intéressant qu'il a prononcé lundi, il a indiqué plusieurs moyens grâce auxquels on pourrait apporter du soulagement au pays, le premier en fournissant des marchés plus étendus; le deuxième, en enlevant le droit sur le blé; le troisième, en diminuant le poids de l'impôt que les cultivateurs doivent acquitter; le quatrième, en faisant disparaître la main-mise des trusts et des coalitions; le cinquième, en diminuant la marge indue qui existe entre ce que le producteur reçoit et ce que paie le consommateur. Chacune de ces réformes, si on l'opérait, rapporterait des bénéfices inappréciables à la population du Canada, mais nous cherchons en vain dans le discours du trône la moindre mention d'aucun de ces remèdes. Ce document ne contient pas un mot dont puissent se réjouir les électeurs que j'ai l'honneur de représenter. Il ne donne le moindre rayon d'espoir aux pêcheurs des provinces maritimes que l'on peut voir, au matin de ces journées glaciales, pousser leurs navires à l'eau pour faire la pêche à la morue sur notre littoral tourmenté. Ce discours ne contient pas un mot d'encouragement à l'adresse du cultivateur qui peine rudement, à l'endroit de l'homme qui travaille au pic et à la pelle au fond des houillères ou des mines d'or de ma province. On n'y voit pas la moindre allusion au bûcheron dont la hache abat les arbres de nos forêts. Ce sont là les catégories de personnes que je me fais gloire de représenter et j'estime que tout homme devrait s'enorgueillir d'être le mandataire d'une population semblable.

A mon sens, le motif pour lequel ce discours ne contient pas un mot d'encouragement pour les ouvriers et pour les consommateurs du Canada provient de ce que le Gouvernement ne représente pas le peuple de ce pays. Ce sont les trusts et les coalitions qui l'ont mis à la tête des affaires du Canada; les ministres sont la chose des coalitions et ils ne représentent, aujourd'hui, et ils n'ont jamais représenté la population du Canada. Certains peuvent croire que ce langage est trop sévère, mais je n'entends pas conclure que tous mes honorables amis de la droite acceptent de bon gré cet état de choses. Au contraire, je crois et je sais que beaucoup d'entre eux sont des hommes publics à l'esprit large et qu'ils ne voudraient pas souffrir qu'aucune influence étrangère s'exerçât sur le Gouvernement s'ils avaient connaissance du fait. Mais le travail intérieur du Gouvernement n'est connu que par un petit groupe d'hommes qui font fonctionner la machine.

Par sa nature même, cette assertion que je fais ne peut pas s'établir facilement. Vous savez, monsieur l'Orateur, combien, aux temps du nouveau Testament, il était difficile de distinguer le pécher du pécheur et l'épreuve se faisait d'après le principe qu'on doit juger un homme d'après ses actes, et un arbre d'après ses fruits. Cette épreuve vaut également, aujourd'hui, comme elle valait il y a dix-neuf cents ans. Je veux dire que la conduite du Gouvernement, depuis son arrivée à la direction des affaires, a fourni assez de preuves pour qu'on soit en droit de croire qu'il est lié pieds et poings aux coalitions et aux trusts du pays. D'abord, quels étaient les 18 citoyens éminents de Toronto qui ont organisé la révolte contre l'administration Laurier en 1911? Se trouvait-il, parmi ces dix-huit hommes, un seul cultivateur important ou un simple ouvrier, ou un simple pêcheur pouvant parler au nom de ceux qui exerçaient la même industrie? Aucun. Ces dix-huit hommes possédaient tous de la richesse; ils ont abandonné le parti libéral, animés, j'allais dire, par le patriotisme, mais je me serais trompé, puisque le motif de leur action était d'ordre financier. Ces dix-huit hommes sont devenus partisans de la protection et conservateurs, non pas parce que leur attitude favorisait les classes ouvrières et les consommateurs du Canada, mais parce que leurs coffre-forts étaient remplis jusqu'au faîte de débentures, d'obligations et d'actions de corporations dont les profits affluaient de toutes parts. Ces gens-là ne songeaient ni aux ouvriers ni aux consommateurs; ils ne pensaient qu'aux coupons de ces obligations. Ces dix-huit millionnaires, inspirés par ce patriotisme de coupons, ont grandement contribué au succès du parti conservateur, dans la province d'Ontario, aux dernières élections générales, et il incombe maintenant aux ministres de faire leur part de travail et de défendre ceux qui les ont placés où ils se trouvent maintenant. Je dois dire que le Gouvernement remplit cette tâche au meilleur de ses aptitudes. Et mon assertion, c'est que le Gouvernement est sous la direction, dans une large mesure, des grands intérêts, et je demande qu'on me permette d'appeler mes témoins pour prouver cette assertion. Le premier sera le "Toronto World". Ce journal, ainsi que tous les membres de la Chambre le savent,

est sous la direction immédiate et exclusive d'un membre important de cette Chambre qui appuie le Gouvernement, un homme qui occupe un siège dans la première rangée de la droite et qui est un partisan fidèle de l'administration présente, je crois pouvoir le dire sans crainte. Il lui arrive rarement de se séparer de son parti, mais, à l'heure opportune, il revient à ses anciennes amours et, règle générale, il appuie de son vote les mesures ministérielles. Je crois pouvoir dire qu'il serait l'un des derniers hommes à permettre qu'on dît quoi que ce fût de la présente administration dans son journal, sinon qu'elle est parfaite. Mon honorable ami d'York (M. W. F. Maclean) est un homme candide et lorsqu'il voit une pelle, il se sert du mot pelle pour qualifier cet objet. L'article que je me propose de citer en partie, a paru dans le "Toronto World", trois ou quatre jours après la défaite du candidat du Gouvernement dans Bruce-sud. Mon honorable ami (M. Maclean) s'efforçait de trouver une explication quelconque pour pallier la défaite du candidat ministériel dans cette division électorale. Voici ce qu'il a écrit:

Mais le fait le plus significatif de l'élection est le manque de maîtrise, dans leur province, des ministres d'Ontario.

Vous observez, monsieur l'Orateur, qu'il n'indique pas un manque d'autorité parmi les députés d'Ontario; c'est la gouverne, par les ministres d'Ontario qui manquait et c'est cela qu'il fait ressortir. (Lisant):

Ontario a gagné la dernière élection, mais le Gouvernement est tout ce que l'on voudra excepté un gouvernement d'Ontario; c'est un gouvernement de l'Ouest et des Provinces maritimes et dirigé de Montréal et sa politique et sa législattion ne sont pas arrêtées en Ontario, mais par les banques et les compagnies de chemin de fer et dictées de Montréal. Ontario qui a fourni les troupes qui ont combattu il y a deux ans et gagné les comtés, est représenté par des ministres qui n'ont pas été capables de conserver sous leur drapeau Bruce-sud et qui sont traités avec quelque mépris par les politiciens plus retors siégeant dans le cabinet et venant des fertiles plaines de l'Ouest. Il pousse en cette région mieux que du blé.

Voilà, monsieur l'Orateur, une affirmation très significative. Il pousse mieux que du blé dans l'Ouest. Nous avons dans cet article quelques affirmations bien déterminées. L'une d'elles est que le Gouvernement est dirigé de Montréal. Il ajoute:

Ce n'est pas seulement la législation, mais la politique du Gouvernement qui est imposée par les chemins de fer et les banques et les intérêts des grands financiers de Montréal.

Il ne pouvait être prouvé contre aucun gouvernement une plus forte dénonciation et par quelqu'un qui doit savoir ce qui en est.

Ce n'est pas tout. Outre les influences qui, nous dit-on, contrôlent le Gouvernement, il y existe un système de domination interne exercée par des chefs de factions. On désigne spécialement un ministre roué venu des plaines fertiles de l'Ouest dont l'influence est non seulement prépondérante, mais qui traite avec mépris les membres du cabinet qui viennent d'Ontario.

Au Japon, il y a quelque cinquante ans, avant que les idées de l'Ouest n'eussent cours, on nous rapporte qu'il existait un haut personnage qu'on appelait le grand Shogun, qui exerçait un pouvoir souverain sur toute la législation et sur toutes les affaires officielles de l'empire du Japon; en importance, il ne cédait le pas qu'à l'empereur, mais en fait de puissance réelle, il ne le cédait à personne, de fait, son influence dépassait même celle de l'empereur. Il exerçait un pouvoir absolu sur l'empire du Japon. Quand le grand Shogun disait: Allez, le peuple se mettait en mouvement; quand il disait, faites cela, il le faisait, parce que si quelqu'un refusait d'obéir, tout simplement on lui coupait la tête.

Pour parler clairement, monsieur l'Orateur, ce que je lis entre les lignes de cet article, dont je viens de vous donner connaissance, c'est que le député de York-sud (M. Maclean) insinue que le ministre des Travaux publics (M. Rogers) est le grand Shogun du Gouvernement actuel et que ce grand Shogun va jusqu'à traiter avec mépris les membres d'Ontario. Je ne produis pas ce témoin, cependant, pour montrer qu'il existe des dissentions au sein du cabinet J'invoque ce témoignage pour démontrer que la politique et la législation du Gouvernement sont inspirées par les grands intérêts financiers. Si quelque ministériel veut contester ce fait, je le prierais de régler le point avec mon honorable ami de York-sud.

Mon second témoin ne sera pas un personnage moindre que le ministre de la marine (M. Hazen). Nous savons tous que mon honorable ami le ministre de la Marine est un homme très habile et très énergique. Lorsqu'il accepta le portefeuille de la Marine, on fondait sur lui, dans les Provinces maritimes, de très grandes espérances et je n'ai pas de doute qu'on a été, partout, sous l'impression qu'il administrerait les affaires de son département de façon à faire progresser les grandes industries poissonnières du pays. Je pense qu'il

aurait réalisé des grandes espérances si, dans quelques instants, il n'avait dû céder à des influences extérieures.

Laissez-moi vous donner un exemple de la façon dont le département de la Marine et des Pêcheries est sous la férule des grands intérêts financiers. Il existe un vieux règlement, qui a été adopté, m'a-t-on dit, en 1894, qui défend l'exportation de la Colombie-Anglaise du saumon "sockeye". Ce n'est pas un règlement du tarif, c'est une défense absolue. Les pêcheurs qui capturaient ce saumon ne pouvaient le vendre aux acheteurs américains. S'ils le faisaient, ils encouraient la peine de confiscation de leurs barques et de leurs permis et ils ne pouvaient plus exercer leur industrie. Il leur faut vendre à quelqu'un de la Colombie, ou ne pas vendre du tout. Ce règlement, dans quelques cas, pesait lourdement sur le pêcheur. J'ai appris de certains députés de la Colombie-Anglaise que souvent, au sud de la frontière, les prix du saumon étaient meilleurs qu'en Colombie et qu'il était même arrivé, en certaines circonstances, que les fabriques de conserves n'avaient pas voulu acheter le poisson des pêcheurs et qu'on avait été dans l'obligation de le rejeter à la mer. Je ne m'arrête pas, dans le moment, à considérer si le règlement était bon ou mauvais. Il a été passé par l'ancienne administration conservatrice, en 1894, et il est resté en vigueur durant toute l'administration Laurier jusqu'au moment actuel. Le règlement est peut-être bon ou mauvais, mais ce que je veux mettre en lumière, c'est que les députés conservateurs de la Colombie, durant leur séjour dans l'opposition, ont prétendu qu'il était mauvais et qu'il devait être modifié. Mon honorable ami le député de New-Westminster (M. Taylor) s'est constitué le champion des pêcheurs, à différentes occasions durant dix ans, sous l'administration libérale. J'ai souvent écouté les discours prononcés sur cette question et je trouvais généralement qu'il invoquait de forts arguments. Afin de lui rendre justice, je citerai ses propres paroles, telles que je les trouve aux Débats de 1910-1911 à la page 8804. Il demandait alors le retrait du règlement. Il affirme qu'il existe une coalition complète entre les fabricants de conserves de la Colombie. Ensuite il accuse M. Brodeur, qui était alors le ministre de la Marine, non seulement d'empêcher les pêcheurs de vendre leur poisson au Canada en restraignant le nombre de permis, mais d'édicter une prohibition absolue d'exportation de façon qu'un pêcheur canadien qui possède 400 ou 500 poissons à vendre dans sa barque, si aucune usine canadienne ne veut les acheter, et si un fabricant américain à quelques milles seulement de distance lui demande son poisson, le ministre se trouve à lui dire: Je vous défends en vertu de la loi de transporter ce poisson au delà de la frontière. Mon honorable ami le député de New-Westminster nous dépeignait la cruauté de ce règlement. Il disait:

Le ministre se pose alors en défenseur des capitalistes contre les pêcheurs. Le ministre devrait être le premier à défendre le pauvre pêcheur qui ne peut pas se défendre lui-même.

Plus tard, le même jour, il s'exprime ainsi: (P. 8811).

Sous le régime de la loi actuelle, nos pêcheurs n'ont aucunement le droit de vendre leur prise sur la rive américaine. Il leur est absolument interdit de l'exporter, mais il n'est pas interdit aux paqueurs d'importer du poisson en l'apportant dans le pays; il est vrai qu'ils paient un droit, mais comme ils exportent la plus grande partie de leur produit, ce droit, moins une bien petite somme pour les droits de gestion, leur est toujours remboursé, de sorte que l'opération ne leur coûte rien de plus que le dépôt d'un chèque depuis le moment où ils apportent le poisson dans le pays jusqu'au moment où ils l'exportent.

Après que le gouvernement actuel eût assumé l'administration, je dois dire, à la louange de mon ami le député de New-Westminster, qu'il tenta de racheter sa promesse aux pêcheurs. A la session de 1912, la question fut posée devant la Chambre. Je crois que c'est mon ami le député de Comox-Atlin (M. Clements) qui la fit surgir. Plusieurs députés de la Colombie-Anglaise répétèrent alors l'ancienne dénonciation du règlement. On le qualifia de mauvais règlement, qui n'aurait jamais dû exister, et dont on demandait le rappel. On prétendit qu'il était contraire aux intérêts des pêcheurs et qu'il était entièrement favorable aux fabricants de conserves. On blâma même l'administration Laurier de ne pas l'avoir rappelé. Après une discussion qui dura, je crois, tout un jour, le ministre de la Marine (M. Hazen) termina le débat. Il dénonça le règlement. Il dit être surpris qu'un pareil règlement pût exister. Il prétendit l'avoir déjà aboli et cette déclaration fut acclamée par ses partisans de la Colombie-Anglaise. Nous de l'opposition nous avons cru alors que le ministère venait de remporter en quelque sorte une victoire sur nous. Qu'il me soit permis de lire un passage du discours du ministre sur le sujet. Je cite les Débats de 1912 à la page 2545. Ce débat eut lieu le 5e jour de février 1912. Le ministre dit:

Voici quel était l'effet de ce règlement. Disons qu'un bateau capture trois ou quatre cents saumons et le pêcheur en apportant sa capture à la fabrique aperçoit un avis affiché à la muraille portant que tel jour la fabrique ne prendrait pas plus de cent poissons. On croirait que le pêcheur pourrait vendre son poisson sur le marché américain ou sur quelque autre marché. Mais non, ce règlement le lui défend expressément et force lui est de jeter à la mer son excédent de poisson, quelquefois deux ou trois cents saumons. Ainsi sa capture de poisson lui devient absolument inutile et personne autre ne saurait l'utiliser. La loi ne l'autorise pas à jeter à la mer son poisson mort, seulement, c'est la manière la plus facile de s'en débarrasser. On ne l'autorisait pas non plus à utiliser ce poisson sur la terre, à titre d'engrais agricole. Si on appliquait stristement la loi, tout ce que le pêcheur pourrait faire serait de creuser un trou dans le sol et d'y enfouir son poisson. Samedi dernier, me basant sur les représentations des députés de la Colombie-Anglaise, avec l'appui et l''approbation des fonctionnaires de mon ministère, j'ai fait révoquer ce règlement, et ainsi, aujourd'hui, le pêcheur peut envoyer son poisson frais à d'autres marchés que ceux des fabriques de conserves. Le règlement que nous avons révoqué remontait sans doute à plusieurs années, à une époque où l'on connaissait fort peu les pêcheries, alors que probablement quelques riches influents réussirent à faire établir ce règlement dans leur intérêt. Il demeura en vigueur d'année en année jusqu'à ce que l'abus fût devenu intolérarable et un des griefs sérieux des pêcheurs.

Je vous prie de retenir ces mots du ministre "samedi dernier, j'ai fait révoquer ce règlement". Maintenant, monsieur l'Orateur, vous serez sans doute surpris d'apprendre que ce règlement n'a pas été rappelé et qu'il est encore en pleine vigueur. Quelle est l'explication? Cette déclaration du ministre ne fut pas plutôt répandue par la presse que la coalition en Colombie-Anglaise prit éveil et pendant les un ou deux jours qui suivirent elle expédia de nombreux messages télégraphiques au ministre de la Marine, au premier ministre et à tous ceux généralement qu'elle crut posséder quelqu'influence auprès du Gouvernement. Nous avons fait produire ces télégrammes, en Chambre, l'année dernière, et je me propose de citer quelques extraits de ce rapport. Le premier télégramme que je vais citer est adressé à l'honorable J. D. Hazen, ministre de la Marine et des Pêcheries, et est signé par J. D. Burdis, secrétaire de l'association des fabricants de conserves de la Colombie-Anglaise. Cette association, me dit-on, englobe toutes les grandes usines de conserves de la Colombie. Nous en avons la preuve dans les papiers produits. Parmi ces usines sont les suivantes: "The Fraser River Canning Association, Limited, British Columbia Salmon Cannery, Canadian Canning, Limited, the British Columbia Canning Company, Limited, la British Columbia Packers, Association, Limited, la Anglo-British Columbia Packing Company et la Wallace Fisheries, Limited." Toutes ces usines font partie de la coalition, représentée, nous apprend-on, par M. W. D. Burdis, le signataire du télégramme suivant:

A l'hon. J. D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

On rapporte, dans la presse, le rappel du règlement prohibant l'exportation du poisson frais. Si c'est vrai, les fabricants de conserves de saumon de la Colombie protestent respectueusement contre ce rappel, vu qu'il serait désastreux à l'industrie déjà dans une situation désavantageuse. Ce serait le renversement d'une politique soigneusement étudiée et adoptée par le gouvernement conservateur en 1894, cela encouragerait la piraterie et la malhonnêteté et priverait d'ouvrage des citoyens de cette province à l'avantage de leurs compétiteurs des Etats-Unis. Vous êtes prié de suspendre votre décision jusqu'à l'arrivée d'un mémoire qui vous exposera les faits.

W. D. Burdis,
Secrétaire de l'associatiton des fabricants
de conserves de la Colombie-Anglaise.

Veuillez remarquer, incidemment, que ce télégramme dit que " cela encouragerait la piraterie et la malhonnêteté ", de permettre aux pêcheurs de la Colombie de vendre du poisson aux Américains. Dans l'est du Canada, durant la dernière campagne électorale, on nous a prêché que ce serait manquer de patriotisme, et dangereux pour le drapeau, s'il nous était permis de vendre un baril de poisson ou un paquet de bardeaux aux Américains. Mais on va plus loin en Colombie-Anglaise: ce serait de la piraterie,—un crime encourant la peine de mort, —selon l'Association des fabricants de conserves, pour les pêcheurs, de vendre leur poisson aux Etats-Unis. Le télégramme suivant que je vais lire est adressé au premier ministre qui l'a transmis au ministre de la Marine accompagné de la lettre-dépêche suivante:

Ottawa, Ont., 19 février 1912.

Une députation des fabricants de conserves de saumon de la Colombie-Anglaise arrivera à Ottawa, lundi prochain, pour rencontrer le ministre de la Marine et le cabinet concernant les nouveaux règlements autorisant l'exportation du saumon sockeye canadien aux usines américaines enlevant ainsi affaires à nos usines de conserves et aux Canadiens y employés. L'année dernière toutes les barques et tous les pêcheurs furent employés. Avons été de court de soixante-cinq pour cent dans livraisons des commandes en mains. Si exportation permise, sera préjudiciable à l'industrie du saumon, aux épiciers en gros et aux consommateurs de tout le pays. Les élections ont été adverses à la réciprocité. Cette nouvelle orientation se trouve à renverser par un ordre en conseil la décision du peuple. L'abolition de la confiscation de la barque très malheureuse; espère que rien ne sera fait avant que députation ait été entendue.

Regrette départ hon. M. Hazen pour Washington avant arrivée de la députation.

Fidèlement, votre
(sig.) R. L. Borden.

L'hon. J. D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Le troisième télégramme est de l'Association des manufacturiers de Toronto. Il semblerait que les fabricants de conserves de la Colombie-Anglaise craignent de ne pas pouvoir disposer d'assez d'influence auprès du Gouvernement pour obtenir le retrait de l'ordre en conseil ont décidé de réclamer l'appui de leurs quartiers généraux. Ils demandèrent à l'Association des manufacturiers de Toronto d'envoyer un message au Gouvernement au sujet de cette question. Et voici ce message:

Toronto, Ont., 20 février 1912.

L'honorable J.-D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Le comité consultatif de l'association des manufacturiers canadiens, de concert avec le comité constituant la section de la Colombie-Anglaise de l'association, insiste fortement pour le maintien de la prohibition d'exporter le saumon frais tant qu'une enquête complète par des experts n'ait pas été faite de la situation, croyant que son rappel présentement causerait des dommages à l'industrie des conserves dans cette province. Cette association est fortement en faveur du principe qu'il convient de transformer industriellement, autant que possible, au Canada, la matière première qui s'y trouve.

(Signé): G. M. Murray,
Secrétaire.

Pour résumer toute l'histoire, qu'il me serait trop long de conter aujourd'hui en détail, voici ce dont il s'agit. En premier lieu, ce règlement a été condamné d'année en année par les députés conservateurs de la Colombie-Anglaise, tant qu'ils ont été dans l'opposition. En deuxième lieu, la question aux élections générales dernières a été soumise au peuple dans la Colombie-Anglaise et les conservateurs qui ont été élus se sont engagés à la faire rappeler, s'ils avaient la victoire. En troisième lieu, ce règlement a été déclaré mauvais et arbitraire par nombre de députés de la Colombie, qui ont soutenu cette opinion depuis les élections de 1911, notamment au cours de la discussion qui a eu lieu durant la session de 1912 et dont j'ai parlé. En quatrième lieu, le ministre a consulté le personnel de son ministère et celui-ci lui a déclaré que c'était un mauvais règlement et qu'il convenait de l'abolir. En cinquième lieu, il ressort de la déclaration du ministre lui-même qu'il a consulté les députés de la Colombie qui appuient le Gouvernement—et il se trouve que tous les députés de cette province l'appuient----et chacun d'eux a été d'opinion que c'était un mauvais règlement et qu'il fallait le rappeler.

En sixième lieu, un décret du conseil a été préparé, décret que l'on me dit avoir été rendu, et qui révoquait le règlement. En septième lieu, la révocation de ce malencontreux règlement a été annoncée à la Chambre par le ministre de la Marine, et, après tout cela, il a fallu une dépêche de la fédération à la Colombie-Anglaise et une autre dépêche de l'association des manufacturiers à Toronto pour les faire se terrer et ne plus parler d'un règlement que le ministre de la Marine avait déclaré être inique et qui reste en vigueur. Quant à cette affaire tout au moins, je crois avoir établi ce que j'avais avancé. Mais s'il en est besoin, j'ai d'autres preuves à vous fournir. Permettez-moi de vous rappeler que ces pêcheurs des bords de l'Atlantique se sont vu refuser, à la session de 1912-1913, la demande qu'ils ont faite de l'admission en franchise de la corde dont ils se servent pour leurs pièges à homards, privilège que l'ancienne administration leur avait accordé pendant des années, et qu'ils n'ont pu obtenir de la présente administration, auprès de laquelle les fabricants de cette corde ont plus d'influence que les pêcheurs.

Permettez-moi, en outre, de mentionner qu'après l'élection de 1911, les habitants de l'Ouest ont demandé que l'on interprétât comme il le fallait la disposition du tarif relative au bois brut à importer dans ce pays, et que le Gouvernement a plutôt écouté les monopoleurs de la Colombie-Anglaise que les colons. Il a fallu à ces derniers défendre leur cause devant les plus hauts tribunaux du royaume pour venir à bout de la résistance du Gouvernement et recouvrer une concession que leur avait faite le cabinet précédent.

Permettez-moi de vous rappeler, enfin, cette résolution unanimement adoptée il il y a quelques jours par la législature du Manitoba, sollicitant l'exemption des droits pour le blé, résolution que le cabinet actuel semble avoir vu d'un mauvais œil par la raison que ce dégrèvement ne convient pas aux meuniers ni aux compagnies de chemins de fer.

L'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) va, si je ne me trompe, prendre la parole après moi, et peut-être nous dira-t-il si le Gouvernement favorise pour l'Ouest la libre admission des blés.

Nous aimerions aussi qu'il nous parlât de la supression des droits sur les instruments aratoires. Il s'est fait, m'a-t-on dit,

le champion de cette cause il y a quelques années, et il avait proposé à cet égard une résolution demeurée historique. Il n'a pas dû, je suppose, accepter la charge de solliciteur-général sans une entente relativement à ces deux questions, et il serait intéressant de savoir au juste quelle attitude ils vont prendre, lui et le Gouvernement, sur ces mêmes questions.

Il est fait mention dans le discours du trône d'une certaine stagnation des affaires au Canada à l'heure présente, mais il n'est rien suggéré pour y apporter remède. Au reste, j'oserai dire qu'il n'existe aucun remède possible sans une attaque contre les privilèges dont jouissent les grandes entreprises, et l'on ne peut guère attendre de la présente administration qu'elle agira dans ce sens, car ce serait pour elle une sorte de suicide. Pour nous consoler, on nous dit que le pays possède des ressources illimitées. Voilà qui est bien, sans doute; mais, pour celui qui a faim, ces ressources n'ont pas grande valeur. Figurez-vous l'allégement que procurerait à quelqu'un de ces pauvres diables qui, à Montréal ou à Toronto, attendent à la file leur tour de pénétrer dans un fourneau si on venait lui dire que ce pays abonde en ressources. Cela me rappelle l'histoire de cette princesse de Bourbon apprenant que, dans les rues de Paris, le peuple, au temps de la Révolution française, demandait à grands cris du pain, et qui disait: "Puisque le pain est si rare, pourquoi ne mangent-ils pas des gâteaux ou des biscuits"?

Il a été parlé de la marine au cours de ce débat, bien que le discours du trône n'en dise rien. Il est singulier que nulle mention ne soit faite de cette importante question dans le discours du trône. Ceux de la droite qui, déjà ont pris la parole, ou la plupart d'entre eux, ont condamné la conduite du Sénat à l'égard de la marine. De quoi le Sénat s'est-il donc rendu coupable, si ce n'est d'avoir, selon moi, adopté le programme des conservateurs, qui était de ne rien faire sans d'abord consulter le peuple. Ça été l'objet d'un amendement présenté par M. Monk au cours de la législature précédente, et tous les conservateurs qui étaient ici en 1911 ont, je suppose, voté en faveur de cet amendement. Comment vient-on aujourd'hui blâmer le Sénat d'un acte découlant du principe que les conservateurs ont eux-mêmes posé? Mais, monsieur l'Orateur, cette politique d'un appel au peuple, le premier ministre lui-même l'a proclamée il y a environ un an. Chacun se souvient qu'à Montréal, dans un banquet offert au premier ministre et auquel ont pris part quatre ou cinq cents des conservateurs les plus notables du pays, le premier ministre a prononcé un éloquent et solennel discours, que la presse a reproduit avec de grands titres et qui a créé sans doute une vive impression parmi le peuple. Il a dit qu'il y avait crise dans les affaires de l'empire; il avait entendu tonner les canons allemands dans la mer du Nord, il prévoyait pour l'empire de grands maux et il a déclaré que, quant à lui, il ferait son devoir. Puis il a exposé une politique que, selon lui, il fallait adopter. Il a dit: "Je vais réunir le Parlement et lui demander le vote d'une somme de 35 millions pour aider sur-le-champ l'empire à relever sa marine; si le Parlement refuse, j'en appellerai au peuple". Il a bien accompli une partie de son programme: il a convoqué les Chambres, leur a demandé 35 millions, qui lui ont été refusés, mais il n'en a pas appelé au peuple. Il s'est ravisé, sachant mieux que personne qu'une consultation populaire sur cette question serait pour lui la défaite. Aussi s'est-il tenu coi et il ne saurait aujourd'hui, pas plus que personne de ses partisans, blâmer le Sénat d'un acte après tout conforme à la politique approuvée par le parti conservateur et par son chef.

Cette question de marine a donné lieu à de nombreuses divagations et, quand l'histoire en sera écrite, elle formera un chapitre très intéressant. Il y a deux ans ou un peu plus, des députés de la province de Québec étaient d'avis qu'il fallait révoquer la loi de la marine de guerre, et je crois savoir que plusieurs d'entre eux s'étaient engagés à la faire révoquer. C'était là un engagement absurde, puisque cette loi contient nombre de dispositions étrangères à la marine; entre autres choses, elle réglemente la protection des pêcheries sur nos côtes. Nous avons toujours eu dans ce pays-ci une loi navale. Dans la petite province d'où je suis, nous en avions une dès avant la Confédération, il y a de cela soixante et quinze ans, et, si la loi relative au service naval avait été abrogée par ces messieurs, ils auraient eu à en faire voter une autre immédiatement, sans quoi les affaires auraient subi un véritable bouleversement sur les côtes de ce pays. On se rappelle qu'après l'ouverture de la première législature, dans l'automne de 1911, mon honorable ami le député de Dorchester (M. Sévigny) n'en a pas moins fait mettre au Feuilleton l'interpellation suivante: Le Gouvernement a-t-il l'intention d'abroger la loi du service naval? Ceci a été fait aux pre-

mières heures de la session et, pendant plusieurs mois, la question a été appelée je ne sais combien de fois. Je me rappelle parfaitement le spectacle auquel nous assistions chaque semaine lors de cet appel. Un nuage voilait la mâle physionomie de mon honorable ami le ministre du Revenu de l'Intérieur (M. Nantel) et une nouvelle ride apparaissait sur le visage de mon honorable ami le Directeur général des Postes (M. Pelletier). Le premier ministre lui-même avait l'air anxieux, et de semaine en semaine la question était laissée en suspens. Ce ne fut que sur la fin de la session que l'on eut le courage de dire: "Oui, nous abrogerons la loi du service naval". Cependant, la loi est toujours là, et le Gouvernement n'a plus, que je sache, soufflé mot à cet égard.

Mon honorable ami le député d'Hastings-est (M. Northrup) a fort amusé certains membres de cette Chambre par les propos qu'il a tenus dans sa harangue sur la défense navale. Il nous a parlé de rivets et de riveurs. Des gens lui ont dit qu'à l'approche des côtes un vaisseau perdait ses rivets par paquets et, comme il n'y a pas en ce pays de riveurs capables de les remettre en place, il serait peu sûr d'avoir des vaisseaux sur le littoral tant que nous n'aurons pas pu nous procurer des riveurs. C'est là une assertion qui a paru étonner grandement certains membres de la gauche, et, en particulier, mon honorable ami de Pictou (M. E. M. Macdonald) et moi qui demeurons dans une ville où il y a des centaines de riveurs comme vous n'en trouveriez pas de plus capables dans aucun pays du monde. Au reste, New-Glasgow n'est pas au Canada le seul endroit où l'on puisse trouver des riveurs.

La dernière fantaisie des conservateurs, ça été de vouloir établir une usine quelque part sur les bords du Saint-Laurent, en face de Montréal. Il est annoncé dans les journaux que la maison anglaise Armstrong, Whitworth et Compagnie a fondé une société dans ce but, société dont sir Percy Girouard serait le président et qui aurait pour directeur des financiers fort habiles. Ce qu'il y a de curieux dans tout cela, c'est que les journaux conservateurs ont pris l'alarme au sujet de cette société, que la presse annonce comme devant établir une usine où seront fabriqués des outils de l'acier le plus fin et autres articles de cette sorte, avec espoir cependant d'arriver plus tard à construire des bâtiments de guerre. Le "Citizen" d'Ottawa semble avoir eu des convulsions à ce sujet. Il croit que ces gens-là vont donner l'assaut au Parlement et que, bon gré mal gré, la peur de l'Allemagne nous obligera à faire construire des vaisseaux de guerre. Telle paraît être l'idée du "Citizen"; et l'on me dit qu'il y a dans le parti conservateur nombre de vieilles femmes à qui le projet d'établir une usine à Montréal fait perdre le sommeil. A mon avis, nous devrions nous estimer heureux de voir se fonder au Canada une nouvelle industrie. Lors du débat de l'hiver dernier, un argument que nos honorables amis de la droite faisaient valoir, c'était que nous ne pouvions construire des vaisseaux, et maintenant ils craignent que nous ne puissions le faire.

Il a été fait allusion dans le discours du trône à des changements dans la loi du service civil. Nous ne connaissons pas la nature de ces changements, mais vous ne nous blâmerez pas, monsieur l'Orateur, si nous sommes, nous de la gauche, quelque peu sceptiques à l'endroit de ce que le Gouvernement se propose de faire avec cette question du service civil. Du temps qu'il siégeait de ce côté-ci de la Chambre, mon honorable ami le premier ministre demandait lui-même la réforme du service civil. Il avait posé pour règle que personne ne serait destitué pour des motifs politiques, que seules les capacités d'un solliciteur pourraient lui assurer une place dans l'administration et que nul emploi ne serait donné pour de simples services rendus au parti; qu'il serait loisible à des employés publics d'aller, pendant une élection, faire des discours contre le gouvernement qui leur paye leurs traitements, pourvu qu'ils le fassent d'une manière convenable et digne. Ce sont là des principes qui sonnent bien, mais, dans la pratique, qu'en a-t-il été fait? Va-t-on prétendre que M. A. B. Morine a été nommé pour sa valeur, comme étant au Canada le plus digne d'occuper la haute position qui lui a été donnée? Ou encore que le capitaine Landry, ce gibier de prison du comté de Richmond, a dû sa charge à des mérites personnels? Je prends ces deux exemples entre mille. Dans mon seul comté, quatre-vingts employés ont été destitués, et pas un de ceux qui les ont remplacés n'a eu sa charge parce qu'il la méritait. Dans chaque cas, des services rendus au parti ont amené la nomination. Je ne sais combien d'exemples de ceci l'on pourrait trouver dans toute l'étendue du pays, mais il doit y en avoir des milliers. Il y en a tant eu que le Gouvernement n'a pas pu lui-même en faire le compte. Il y a plus d'un an qu'une motion a été présentée devant cette Chambre demandant un relevé de ces destitutions et, bien que l'on ait dû y travailler

ferme depuis un an, on n'a pas encore pu nous donner la liste de ceux que la présente administration a mis hors du service.

Parmi d'autres questions, il y a celle des chemins, laquelle intéresse beaucoup les habitants de mon comté. M'est avis que le Gouvernement n'a jamais eu l'intention d'élaborer une loi qui nous donnât vraiment de bons chemins. S'il avait eu cette intention, rien ne l'empêchait d'y donner suite. Il y a dans le projet relatif aux grandes routes six articles seulement, et cinq de ces articles avaient été votés par le Sénat sans modification aucune. Le sixième est celui qui donnait au Gouvernement la faculté de dépenser l'argent à sa guise et dans la province qu'il lui plairait. Le ministre des Chemins de fer de même que le premier ministre nous avaient bien assurés que ceci ne se ferait pas, mais les premiers ministres ne durent pas toujours et les ministres des Chemins de fer, eux aussi, vont et viennent. Des changements peuvent se produire, et, lorsque nous votons une loi, nous entendons qu'elle dure et qu'elle soit praticable sous n'importe quel premier ministre ou n'importe quel ministre des Chemins de fer. Le Gouvernement ne voulut pas de la modification apportée par la Chambre haute à son projet de loi, modification qui le rendait parfait.

M. ARTHUR MEIGHEN: L'honorable député fait-il allusion à l'article 6? Il dit que tous les autres ont été votés sans amendement.

M. SINCLAIR: Je parle de l'amendement proposé par le Sénat quant à la manière de dépenser les fonds. Je vais le lire:

La somme d'argent votée en toute l'année pour être dépensée sous l'autorité de la présente loi doit être répartie entre les diverses provinces de la Puissance et à elles payées en proportion des populations respectives de ces provinces indiquées par le précédent recensement.

M. MEIGHEN: Quel est l'article qui est ainsi modifié?

M. SINCLAIR: L'article 6.

Le très hon. R. L. BORDEN: Mon honorable ami a dit tout à l'heure que cinq articles avaient été votés sans amendement; est-ce qu'il persiste dans cette assertion?

M. SINCLAIR: Est-ce que cela n'est pas vrai? Je pense avoir raison de dire qu'en définitive cinq articles ont été votés. Il peut y avoir eu de légères modifications, mais la lutte s'est faite sur l'article 6. Il est inutile de chicaner sur le nombre exact d'articles. Le Sénat avait proposé de distribuer l'argent parmi les provinces selon le chiffre de leur population, et, cet amendement, le Gouvernement l'a rejeté. Si le Gouvernement avait eu l'intention de donner au peuple de ce pays une bonne loi, il en a eu l'occasion, mais ce n'est pas ce qu'il voulait. Ce qu'il voulait, c'était une loi qui aidât le parti conservateur.

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

Reprise de la séance.

M. SINCLAIR: Je parlais à six heures du bill des grandes routes, et j'avais signalé que la question divisant les partis avait trait à l'article 6 du projet de loi. Le Sénat voulait que l'argent fût distribué parmi les provinces proportionnellement à leur population, ce à quoi le Gouvernement se refusa, et le projet de loi fut abandonné. On a souvent dit que le Sénat était à blâmer. S'il avait acquiescé aux propositions du Sénat, l'on aurait eu une bonne loi, sous le régime de laquelle les fonds se seraient dépensés pour le plus grand bien de toutes les provinces; mais le Gouvernement s'obstina à ne pas vouloir accepter le principe d'une équitable répartition. Afin de mieux faire comprendre la situation, peut-être ferais-je bien de rapporter ici les raisons que donnait le Sénat pour retourner à cette Chambre le projet de loi avec amendements. Les voici:

1. Parce que l'article 6 du bill donne au ministre le pouvoir d'entreprendre la construction ou l'amélioration des grandes routes dans toute province quelconque, ce qui serait en contravention de la lettre et de l'esprit de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867, et de la pratique uniforme sous le régime de cet acte, et qu'on n'a donné aucun motif d'y contrevenir.

2. Parce que ledit amendement affirme, de fait, qu'il n'est pas désirable que le ministre ou le gouvernement du Canada usurpe les droits et fonctions des administrations provinciales en ce qui concerne la construction et l'entretien des grandes routes et des ponts.

3. Parce que ledit amendement n'empêchera pas indûment l'administration de poursuivre son programme et d'appliquer les fonds insérés dans le budget pour cet objet, conformément aux conditions et règlements qu'il pourra être jugé juste et à propos de faire; les articles précédents du bill contenant des dispositions suffisantes pour assurer la coopération des gouvernements fédéral et provinciaux.

4. Parce que l'article 6 du bill est une violation du principe du gouvernement responsable, en tant que l'administration fédérale n'aurait à rendre compte de l'emploi de subsides aux provinces ni à la législature provinciale ni au Parlement fédéral.

J'invite le solliciteur général à considérer ces raisons une à une et à les discuter. S'il est capable d'y répondre, il aura fait

plus que n'a fait personne de ses collègues de la droite pendant tout le cours de la discussion qui a eu lieu relativement au bill des grandes routes, existe-t-il une bonne raison pour ne pas partager cet argent entre les provinces selon le chiffre de leurs habitants? Le motif d'en agir ainsi est apparent, et le premier ministre a lui-même promis de ce conformer à cette règle. Mais toute la question se résume pour le Gouvernement à un désir de distribuer cet argent par faveur, et c'est pourquoi il n'a pas voulu consentir aux amendements du Sénat. Ce que l'on a voulu, ça été une occasion d'employer cet argent à des fins d'élection ou autres. Et nous avons, monsieur l'Orateur, de justes causes de faire cette assertion. Chacun se rappelle l'histoire de ce projet de loi, mis devant la Chambre à la première session de la présente législature et à la veille d'une élection dans Renfrew-sud. Chacun de nous se souvient que quatre ou cinq ministres de la couronne ont pris part à cette élection et, parmi eux, le ministre des Douanes. Je ne me suis pas trouvé là dans le temps, mais il existe dans Renfrew-sud un journal conservateur appelé le "Renfrew Journal", qui a donné un compte rendu de toutes les assemblées. Je vais vous lire un passage de ce journal où l'on expose la conduite du ministre des Douances relativement au projet des grandes routes:

M. le docteur Reid passe alors à des considérations par le mouvement que dirige à Ottawa le parti conservateur à l'égard des bons chemins, et sa plate exposition du sujet a dégoûté tous ceux qui attendent d'un ministre du cabinet quelque chose de plus élevé que cette sorte de bavardage. L'idée maîtresse de cette partie du discours de M. le docteur Reid était que les électeurs de Renfrew-sud devaient voter pour M. le docteur Maloney et qu'alors le gouvernement Borden dépenserait de l'argent dans cette région pour de bons chemins.

M. BRADBURY : Où lisez-vous cela?

M. SINCLAIR: Dans le "Renfrew Journal".

La déduction à tirer de ces propos, c'était que, si l'on ne votait pas pour le docteur Maloney, on n'aurait pas de cet argent. Tel est l'usage que le Gouvernement entendait faire de ces fonds et c'est là le motif de son refus de consentir à l'amendement du Sénat, dont l'effet devait être d'assurer une équitable répartition de l'argent entre les provinces. Quel spectacle que de voir un ministre d'Etat, membre d'un cabinet qui est monté au pouvoir en affichant son zèle pour la sincérité des opérations électorales, aller se jeter dans la mêlée, à Renfrew-sud et colporter l'argent affecté aux bonnes routes parmi les électeurs de ce comté, en échange de leurs suffrages; et cet argent affecté aux grands chemins publics, il ne l'avait pas. Je ne m'étonne nullement que mes collègues de gauche aient prétendu que ce projet de loi ne répondrait pas aux vœux du pays, à moins qu'il n'y figurât une disposition législative tendant à empêcher le Gouvernement actuel ou ses successeurs de faire un emploi illégitime de ces deniers. Il ne faut pas oublier que cette question est venue sur le tapis au cours de la dernière session de cette législature et cela d'une façon assez singulière. Mon collègue de l'île du Prince-Edouard (M. J. J. Hughes), nous a signalé l'attitude tout à fait insolite prise par le Gouvernement à la dernière session; en effet, après le rejet du bill, alors que tout le monde savait qu'il ne figurerait pas de loi des chemins dans notre code, le Gouvernement inscrivit au budget déposé sur le bureau un crédit de $1,500,000 affecté aux chemins, sous l'autorité du bill des grandes routes. Le Gouvernement savait parfaitement qu'il n'existait pas de loi des routes publiques et qu'il n'en saurait exister. Lorsque ce crédit vint en discussion, mon collègue de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) fit observer que cette Chambre ne saurait voter de deniers conformément aux dispositions du bill des grandes routes, alors qu'il n'existait pas de loi de ce genre. Mon collègue ajouta: "Pour cette année, votons ce crédit et appliquons-le aux diverses provinces. afin qu'elles puissent bénéficier de ce million et demi de dollars pour l'amélioration de leurs routes". Puis il proposa un amendement en ce sens. Or, l'an dernier, tous les députés de la droite, y compris le premier ministre et le ministre des Chemins de fer, repoussèrent ce principe tendant à la répartition de ce million et demi de dollars entre les provinces. Voilà la preuve évidente que le Gouvernement n'avait nullement à cœur l'affectation de ce crédit aux grandes routes, mais qu'il tenait surtout à distribuer lui-même ces deniers à sa clientèle politique. S'il eût tenu à affecter ces deniers aux chemins, l'amendement du député de Carleton le mettait en lieu de le faire et de prouver par là sa sincérité.

M. MEIGHEN: Mon honorable collègue voudrait-il bien relire l'amendement?

M. SINCLAIR: Je n'ai pas l'amendement sous les yeux, mais j'ai parfaite souvenance que cet amendement visait l'élimination de ces mots: "l'application de ce crédit devant

se faire conformément aux prescriptions du bill des grandes routes." Le Gouvernement aurait ainsi eu à sa disposition $1,500,000 à distribuer aux provinces pour leurs chemins; mais il repoussa cet amendement.

M. MEIGHEN: Par quelle disposition législative le Gouvernement pourrait-il s'assurer de l'emploi légitime de ce crédit? Voilà ce que je voudrais savoir. Quant à l'effet de l'amendement, comment le Gouvernement pourrait-il contrôler la dépense de ces deniers?

M. SINCLAIR: L'amendement tendrait tout simplement à verser, pour l'exercice, ces sommes aux provinces qui les consacreraient aux travaux des chemins de la province.

M. MEIGHEN: Comment le Gouvernement pourrait-il contrôler la dépense de ce crédit? Si le gouvernement provincial n'en faisait pas l'application voulue, comment pourrions-nous l'obliger à le faire?

M. SINCLAIR: Si le Parlement affectait ce crédit à la confection des chemins dans les différentes provinces, quitte à faire la répartition de ces deniers sur le pied de la population comme le prescrivait l'article en question porté au budget, rien ne s'oppose à ce que le Gouvernement verse ces sommes aux provinces pour qu'elles les affectent à ces usages. Les provinces contrôleraient la dépense.

M. MEIGHEN: C'est parfait, mais l'embarras, à mon avis, c'est de savoir comment nous pourrions faire exécuter cette disposition législative.

M. SINCLAIR: Je ne saurais rendre ma pensée plus sensible, ni mieux élucider la question. L'attitude prise par le Gouvernement au sujet de cet argent affecté aux grandes routes contraste étrangement avec celle qu'il a tenue au sujet de la subvention à l'agriculture. On s'en souvient, quand la Chambre fut saisie de cette question de subvention en faveur de l'agriculture, on souleva les mêmes objections. Le Gouvernement convint que la subvention à l'agriculture devait être répartie entre les provinces, d'après le chiffre de la population. C'est ce qui eut lieu et tout marcha bien. Existe-t-il entre la subvention en faveur de l'agriculture et le crédit affecté aux grandes routes quelque dissimilitude qui autorise le Gouvernement à prendre une attitude différente au sujet de cette dernière subvention? Fatalement il faut en revenir à l'explication que je viens de donner: c'est que le Gouvernement tient à soigner les intérêts de parti; il veut faire de la politique de clientèle. C'est la seule explication possible. Je saurais gré à mon collègue (M. Meighen) de nous faire connaître sa pensée à cet égard, quand il abordera l'étude de la question.

Dans les observations qu'il a formulées au sujet du flot montant des dépenses budgétaires effectuées par le Gouvernement, mon collègue de Kent, Ile du Prince-Edouard (M. J. J. Hughes), a rappelé que le ministre des Postes (M. Pelletier) avait fait la commande de 350,000 cadenas inutiles. Pour parer à tout malentendu, il conviendrait de citer ici le texte même des paroles prononcées par le ministre et par le député de King:

M. HUGHES: L'an dernier, le ministre des Postes a passé un marché pour l'achat de 350,000 cadenas, au prix de $350,000.

L'hon. M. PELLETIER: Jamais.

M. HUGHES: Il est possible que le ministre n'ait pas passé pareil marché; mais il a fait une commande de cadenas pour sacs à dépêche, suffisante pour répondre, paraît-il, aux besoins du service pendant quarante ou cinquante ans.

M. PELLETIER: C'est inexact.

M. HUGHES: C'est un nombre de cadenas supérieur à ce qu'on a utilisé pour ce service depuis l'établisement de la Confédération.

M. Pelletier: Je le repète, c'est inexact.

M. HUGHES: Quels sont donc les faits à cet égard?

M. PELLETIER: L'hon. député devrait être renseigné à ce sujet, puisqu'il discute la question.

M. HUGHES: Le ministre refuse donc de nous éclairer sur la question. Je sais qu'à mainte reprise on a affirmé ici même la chose.

M. PELLETIER: A mainte reprise, on a nié cette affirmation.

M. HUGHES: Combien a-t-on demandé de cadenas?

M. PELLETIER: On a fait une commande de 10,000 cadenas, et pas un seul n'a été livré.

J'ai poussé la curiosité jusqu'à relire le texte des observations formulées par le ministre, le 19 mars 1913, lorsqu'il soumettait à cette Chambre son budget pour le service extérieur. Voici la conversation échangée entre le ministre et son prédécesseur au ministère:

M. LEMIEUX: Combien a-t-on acheté de nouvelles serrures pour des sacs à dépêches?

M. PELLETIER: 350,000.

M. LEMIEUX: De qui?

M. PELLETIER: D'une maison d'Ottawa dont M. Carling est le gérant. Cette maison avait présenté la soumission du plus bas prix.

M. LEMIEUX: Quel est le prix?

M. PELLETIER: Un dollar le cadenas.

M. LEMIEUX: Est-ce une notable amélioration?

M. PELLETIER: Oui, de premier ordre.

M. PELLETIER: En toute loyauté, l'honorable député me permettra bien sans doute un mot d'explication. En pareille matière, cette Chambre devrait faire preuve d'autant de bonne foi que moi. La question est souvent venue sur le tapis et sans doute le dé-

puté de Guysborough savait qu'on m'a posé cette question, alors que j'avais l'aide des lumières du sous-ministre adjoint, qui m'a donné ce renseignement. Quelques jours plus tard, je portai à la connaissance de cette Chambre une déclaration du fonctionnaire auteur de ce renseignement, affirmant qu'il s'était trompé; qu'il m'avait mal renseigné sur la question. Tout cela a été porté à la connaissance de la députation. Le député de Guysborough croit-il qu'il soit loyal de citer ici cette partie du débat sans donner lecture de la rectification?

M. OLIVER: Le sous-ministre adjoint est-il encore au service de l'Etat?

M. PELLETIER: Le sous-ministre adjoint est encore au service de l'Etat; mais si l'honorable député est d'avis qu'il faille congédier ce fonctionnaire, je lui saurais gré de dire tout haut sa pensée.

M. OLIVER: Puisque le ministre tient à connaître ma pensée—

M. PELLETIER: Certainement.

M. OLIVER: A mon avis, tout ministre qui reçoit pareil renseignement d'un fonctionnaire responsable manque à son devoir en le gardant à son service et à celui de l'Etat. Il cherche à se mettre à l'abri, en rejetant la responsabilité sur ce fonctionnaire.

M. PELLETIER: C'est inexact. C'est faux.

M. SINCLAIR: Il est parfaitement vrai que le ministre nous a donné plusieurs éclaircissements sur cette affaire, après avoir été sévèrement critiqué par son prédécesseur au ministère. J'en conviens, il s'est rétracté et a effectué un autre arrangement. Si je ne me trompe il a substitué au marché primitif un marché tout à fait différent; mais cela n'eut lieu qu'à la suite de l'attaque dirigée contre lui par l'ancien ministre des Postes. Les observations formulées par le député de King (M. Hughes) étaient bien justifiées. Dans sa réponse aux observations de mon collègue, le ministre s'est quelque peu départi de l'étiquette et de la courtoisie parlementaire, et je suis bien aise qu'il se soit expliqué. Je savais que ces explications se produiraient à l'heure voulue. Aussi bien ai-je attendu qu'il fût à son fauteuil pour aborder la question; car je tenais à lui fournir l'occasion d'expliquer l'attitude qu'il a prise à cet égard, hier soir.

Il est plusieurs questions que je désirerais discuter aujourd'hui, entre autres, ces lignes d'embranchement de chemins de fer que le Gouvernement nous a promises et qui sont encore à construire; la question de la cherté de la vie et autres questions dont j'aborderai peut-être l'étude plus tard au cours de la session.

Toutefois, avant de céder la parole, je désire ajouter que du côté de la gauche, nous n'entendons nullement arborer de signaux de détresse. Nous ne demandons point de quartier.

Nous avons bon courage; nous attendons volontiers l'heure psychologique et ce que l'avenir réserve à notre parti. Ce dont nous sommes bien convaincus, c'est que, comme force de combat, jamais le parti conservateur n'a été moins formidable qu'aujourd'hui. Jamais parti politique n'a eu si grand besoin de croyances bien arrêtées et de quelque haute question morale.

"Les Canadiens ne sauraient construire de navires".—"Les Canadiens ne sont pas de taille à commercer avec les Etats-Unis sur un pied d'égalité".—"Les temps durs sont le seul et unique remède de la cherté de la vie".—"Les fourneaux économiques doivent fatalement s'établir."—"Après nous le déluge."—Certes, monsieur l'Orateur, voilà des mots d'ordre peu encourageants pour la bataille. En réalité, les chefs du parti conservateur n'ont de convictions arrêtées sur aucune des grandes questions qui passionnent l'opinion publique. Personne ne saurait dire ce que sera leur programme naval définitif. Personne ne connaît leur pensée intime sur la question de la préférence commerciale accordée à la Grande-Bretagne. Nul ne saurait pénétrer leur pensée sur le dégrèvement des droits dont sont frappées les machines agricoles ni sur l'abolition de la taxe douanière des blés. Ils ne sont d'accord que sur un seul point, le grossissement des budgets, l'écrasement du consommateur auquel on arrache tout l'argent qu'on peut pour le remettre au grand "shogun" qui l'applique de façon à obtenir le plus de suffrages possible en faveur du parti conservateur. Bref, festoyons bien aujourd'hui; car demain nous mourrons. La fin viendra tôt ou tard, et le plus tôt elle viendra, le mieux ce sera pour le peuple canadien.

L'hon. ARTHUH MEIGHEN (Portage-la-Prairie): En prenant la parole, le seul but que je me propose est de consacrer quelques instants, et cela utilement, j'espère, à la discussion d'une des questions dont on a abordé l'étude au cours de ce débat. Il ne servirait de rien de parcourir rapidement toute espèce de questions imaginaires, qui nous aideraient fort peu à faire

la lumière sur le fond même du débat. Quant au discours que nous venons d'entendre, il faut dire que le député de Guysborough (M. Sinclair) a traité, dans sa harangue décousue, un si grand nombre de questions, sans rien approfondir, que la réplique devient facile. Il a formulé au long ses griefs au sujet de certains règlements relatifs aux pêcheries dans les eaux du littoral. Les citoyens de la Colombie-Anglaise doivent se féliciter d'avoir au sein de cette Chambre, en la personne du député de Guysborough, un champion si dévoué à leurs intérêts touchant la pêche dans les eaux du littoral. Puis il a posé certaines questions auxquelles il m'a invité à répondre, touchant l'attitude du Gouvernement au sujet de certains articles du tarif. A sa demande est venue s'ajouter une invitation similaire de la part du député de Red-Deer (M. Clark). Les députés de la gauche semblent s'accorder à demander que j'accapare les fonctions du ministre des Finances en faisant connaître l'attitude du Gouvernement sur tous les articles du tarif. Je ne m'étonne nullement que les députés en question trahissent quelque impatience à cet égard. Leurs harangues y gagnent aussi en intérêt, et en pareille circonstance ils ont bien droit à notre indulgence. Seulement, j'ai été étonné d'entendre le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) ponctuer de ses applaudissements la demande formulée par le député de Guysborough.

Le député de Guysborough m'a invité à l'éclairer sur l'attitude du Gouvernement touchant le droit sur le blé et les produits du blé, et il semble croire que c'est à moi qu'incombe le devoir de le renseigner à cet égard. Il m'a encore invité à l'éclairer, prévoyant sans doute que je prendrais la parole après lui, sur la pensée du Gouvernement touchant la taxe des machines agricoles. Les députés de la gauche ne l'ignorent pas, et certes le chef de l'opposition moins que tout autre, je me montrerais absolument inapte à remplir la fonction que j'exerce et je prouverais que je n'ai pas le moindre sens de la responsabilité de ma charge, si je me permettais, au cours d'un débat sur l'adresse, de dire à cette Chambre le chiffre de la taxe douanière dont serait frappé tel ou tel article, lorsque se ferait la révision du tarif. Le chef de l'opposition qui connaît mieux que tout autre le devoir d'un ministre ou du solliciteur général qui ne figure pas au rang de ministre, touchant l'obligation de ne pas devancer l'exposé budgétaire, devrait bien nous dire à quelle arrière-pensée il a obéi en soulignant de son approbation les paroles du député de Guysborough me demandant de l'éclairer sur l'attitude du Gouvernement relativement au droit sur le blé et les machines agricoles. En temps utile ces deux articles feront l'objet légitime de nos discussions ici. Quand l'heure sonnera, la révision du tarif aura lieu. En pareille éventualité, à titre de solliciteur général, adjoint du ministère, je me trouverai en présence de cette alternative: ou bien j'accepterai la pleine responsabilité du tarif promulgué par cette réforme fiscale, ou bien, dans le cas contraire, je me démettrai de mes fonctions d'adjoint du cabinet. Quand s'effectuera la réforme fiscale, l'abolition des taxes fiscales sur le blé et les instruments aratoires fera l'objet légitime de nos discussions. Et je serai ici jusqu'au dernier moment; la curiosité des honorables députés sera pleinement gratifiée.

Le débat a longuement roulé sur une question dont je veux aborder l'étude, question dont le public canadien est saisi pour la première fois et qui, sous sa forme actuelle du moins, n'est jamais encore venue en discussion dans cette Chambre; il s'agit de l'abolition des taxes douanières sur les denrées alimentaires. Apparemment, nombre de députés de la gauche voient d'un œil favorable cette clameur au sujet du dégrèvement des denrées alimentaires. D'autre part, à en juger d'après les divagations des députés de la gauche, il y a un puissant groupe dans leur parti qui tient pour quantité fort négligeable cette question du dégrèvement des denrées alimentaires, au point de vue politique. Il n'y a guère à gagner à discuter la question au fond, car on ignore encore l'attitude qu'entend prendre l'opposition à cet égard. Personne ne sait encore si ces messieurs inscriront cet article à leur programme. On l'y a bien inscrit le 26 novembre 1913, mais il brille par son absence dans l'amendement que nous a soumis, au cours de ce débat, le chef de l'opposition. Par conséquent, comme il plane encore certains doutes sur la question de savoir si l'opposition adhérera à cet article, il n'y a guère à gagner à faire une discussion approfondie de la question. Quant aux députés des deux côtés qui ne voient rien à gagner, pour le moment, au Canada, par l'adoption de cette réforme, ils déploreraient son adoption comme partie de la politique fiscale du pays. Qu'ils veulent bien calmer leurs craintes et dormir en paix. Dans la harangue prononcée par le chef de l'opposition à Hamilton, lorsqu'il proclama devant le peuple son nouvel évangile, le dégrèvement des denrées alimentaires, il eut bien soin d'avertir ses auditeurs qu'il était un homme politique

prudent. Il eut bien soin de leur dire, au sujet de son dernier cri de guerre, la réciprocité, qu'il n'y avait guère à ajouter à cet égard. Il n'avait aucune observation à faire sur cette question et avant de passer à une autre questiton, son mot de la fin fut: "Laissons les morts enterrer leurs morts." Puis il se mit en frais de promulguer le nouvel évangile de l'admission en franchise des denrées alimentaires; seulement, il ajouta cette phrase fort significative, s'il faut en croire le compte rendu du "Globe" de Toronto:

> Durant nos quinze années de pouvoir, nous avons fait preuve de beaucoup de prudence et de circonspection dans les modifications apportées au tarif. C'est que, lorsqu'on établit un tarif douanier, on crée une atmosphère et une ambiance qui facilitent le développement de nos manufactures et de nos industries et si l'on s'avisait de supprimer ou de modifier subitement les taxes douanières, il en résulterait des conséquences désastreuses.

Appliquant ce principe directeur, il avoue que le Gouvernement a pour ainsi dire conservé le système conservateur avec des modifications microscopiques, pour me servir de l'excellente expression du député de Red-Deer (M. Clark); et s'il n'a pas appliqué plus tôt ces réformes fiscales, c'est qu'elles auraient été trop soudaines et auraient ébranlé l'édifice commercial du Canada. Ainsi, à ceux qui sont convaincus que le libre-échange, si jamais il venait à passer de l'état de simple théorie à l'ordre des choses pratiques, serait une chose à redouter, il reste cette fiche de consolation: le chef de l'opposition a toutes les années qui s'écouleront avant qu'il remonte au pouvoir pour mûrir sa réforme, et d'ici là, nombreuses seront peut-être les variations qu'il pourra se permettre; puis, une fois retranché au pouvoir, il aura quinze années pour délibérer; car, en effet, s'il appliquait sa réforme et apportait subitement quelque modification fondamentale au tarif, ce serait désastreux pour les industries canadiennes. Ainsi, pour la génération actuelle du moins, il n'y a guère lieu de redouter la nouvelle doctrine du dégrèvement des denrées alimentaires.

La question à laquelle j'entends donner le plus de développement, c'est la question du bill des grandes routes. Presque tous ceux qui ont pris part à ce débat ont touché à la question, et on a cherché à faire retomber sur le Gouvernement la responsabilité du rejet de cette mesure. Le député de Red-Deer a dit et les députés d'Oxford-nord (M. Nesbitt) et de Guysborough (M. Sinclair) ont répété après lui que l'impression désagréable produite sur le pays par le rejet du bill au Sénat s'était entièrement dissipée, à la suite des explications données au peuple sur la question.

Je voudrais bien savoir, à la façon dont ils ont parlé, quelle explication ils ont pu donner au peuple. Je serais surpris qu'ils aient donné au bon public l'explication qu'ils ont cru devoir soumettre à la Chambre. N'avez-vous pas été frappé par l'étude en apparence très approfondie qu'a faite de ce bill l'honorable député de Guysborough, qui vient de déclarer, de sa place, que cinq articles du bill avaient été adoptés par le Sénat et que s'il avait repoussé le dernier article, ce n'était pas une raison pour le blâmer d'avoir repoussé le bill en entier? N'est-ce pas l'honorable député de Red-Deer, habituellement un peu plus précis, qui a dit que le Sénat avait adopté cinq articles du bill en se contentant de modifier le sixième, quand, en réalité, chacun sait que les cinq articles du bill n'ont jamais été adoptés par le Sénat, soit en 1912, soit en 1913, que le sixième article n'a jamais été adopté, que l'article quatre a été modifié et l'article six rejeté dans les deux années. La question à décider par la Chambre est de savoir si le Gouvernement a bien fait de repousser le bill ainsi modifié par le Sénat, ou s'il aurait dû l'accepter. Si le Gouvernement devait l'accepter, toutes choses considérées, la faute en retombe sur le Gouvernement. Dans le cas où il ne devait pas l'accepter, la faute en retombe sur le Sénat et c'est sur ce point que je désire faire porter mon argumentation.

Qu'était-ce donc que le bill des grandes routes? Ce bill, présenté dans les deux années, sous la même forme, contenait cinq articles dont le but était de donner au Gouvernement du jour le pouvoir de dépenser l'argent voté au budget, par l'intermédiaire des gouvernements provinciaux en appliquant un système général d'améliorations des routes. Le préambule du bill déclarait qu'il était désirable que le Canada adopte un vaste système d'utilité publique pour l'amélioration des routes afin que les facilités générales de transport soient modifiées comme elles devraient l'être. Le bill disait que le Gouvernement pourrait partager entre les gouvernements provinciaux, à des conditions qui devaient être mutuellement acceptées par les deux administrations, une somme d'argent qui serait votée suivant l'usage dans le budget. Il disait de plus, dans l'article 6, qu'en outre de ce pouvoir, le Gouvernement du jour, aurait le droit, avec le consentement à la fois de la législature et du lieutenant-gouverneur en conseil

de la province intéressée, de dépenser l'argent directement sur les routes, s'il pensait que c'était la meilleure méthode. C'est-à-dire qu'une telle somme ou une portion de cette somme qui serait votée dans la suite au budget pour une province, pourrait, avec le consentement et l'approbation du gouvernement de cette province et aussi de la législature, être dépensée directement par le gouvernement fédéral en se conformant au plan général de l'amélioration des routes. Tels étaient le sens et l'intention du bill. On essaya de le modifier à la Chambre. Nos honorables adversaires déclarèrent et soutinrent vigoureusement qu'on devait introduire un article obligeant le Gouvernement à partager cet argent proportionnellement entre les provinces et, de plus, ils prétendirent que l'article 6 devrait être supprimé et que, quand bien même les deux gouvernements fédéral et provincial reconnaîtraient que c'est dans l'intérêt du pays que l'argent soit dépensé directement par le Gouvernement, il ne devrait pas être revêtu de ce pouvoir. Ce furent les deux prétentions émises par l'opposition. Je serais le dernier à prétendre que la Chambre ne devrait pas avoir à se prononcer, maintenant ou en tout temps, sur la distribution de cet argent et sur le principe de cette distribution et je serais également le dernier à prétendre que le principe général de cette distribution ne devrait pas avoir pour base la population et être proportionnelle à la population de chaque province.

J'ai l'intention de montrer avant tout que le Gouvernement non seulement était justifiable, mais qu'il était forcé de rejeter les amendements du Sénat et qu'il y était tenu, parce que ces amendements n'étaient pas dans l'intérêt du bill et étaient en antagonisme absolu avec le principe et l'intention du bill. Je me propose d'établir qu'il y avait, en laissant de côté les mérites de l'amendement, un plus grand principe en question, celui du pouvoir du Sénat d'entraver un bill de cette nature par un amendement et qu'en dehors de ses mérites proprement dits, le Gouvernement n'aurait pas eu d'excuse et se serait dérobé à ses devoirs envers la population du pays, s'il avait accepté ces amendements.

En premier lieu, j'ai admis que la Chambre doit toujours maintenir comme faisant partie de ses prérogatives et de son devoir le contrôle des dépenses et leur répartition entre les provinces et que de plus le principe général de cette répartition doit être, dans les circonstances ordinaires, proportionnel à la population de chaque province. En second lieu, pourquoi repousser l'amendement à l'article 4, proposé par nos honorables amis de l'opposition et qui demandait que le Gouvernement soit mis dans l'impossibilité de dépenser cet argent autrement que par l'application de la loi sévère et étroite de la dépense proportionnée à la population. Je ne veux trop insister pour rappeler aux honorable députés de la Chambre que le bill des grandes routes ne fixait absolument aucune somme d'argent à prélever sur le trésor public. Il fixait simplement une méthode grâce à laquelle l'argent, voté ou mis de côté par la Chambre, devait être employé par l'intermédiaire des gouvernements provinciaux dans l'intérêt de nos grandes routes. Tels étaient l'intention et le but du bill. Il était indispensable de procéder ainsi parce que dans l'ordre des choses, les grandes routes ne tombent pas sous la juridiction du Parlement, en vertu de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et si nous voulions employer les administrations provinciales, le bill était essentiel pour nous permettre cette procédure. La Chambre aurait pu, en déclarant simplement qu'un chemin ou un autre devait être amélioré dans l'intérêt général, dépenser de l'argent, avec l'autorisation du Parlement, où et quand elle l'aurait désiré, sans avoir besoin d'aucun bill; mais, pour s'assurer le bénéfice des rouages administratifs déjà existants et pour éviter des doubles emplois et des gaspillages d'argent en utilisant des méthodes sans valeur, le Gouvernement a décidé de présenter un bill afin de pouvoir utiliser les méthodes déjà en rigueur.

Ayant montré qu'aucune somme d'argent n'avait été spécialement prévue ou prélevée sur le trésor public, par ce bill, tout le monde comprendra que le bill n'avait pas besoin d'être précédé d'une résolution et qu'il n'était pas utile d'obtenir préalablement la sanction du Gouverneur lui-même. En vertu de l'article 54 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, cela n'est essentiel que dans un cas seulement, quand le bill fixe une certaine somme d'argent pour un emploi déterminé. Quand on procède ainsi, la sanction du Gouverneur général doit être obtenue. On n'a pas opéré ainsi avec ce bill, mais néanmoins, comme cela se dit ordinairement, ce bill était un bill d'argent parce qu'il indiquait le but pour lequel l'argent voté serait dépensé dans la suite. On verra donc que pour le motif, et le motif très clair, qu'aucune som-

me d'argent n'était votée par ce bill, un nouveau bill aurait été nécessaire pour voter l'argent et ce nouveau bill aurait été présenté avec une résolution sanctionnée par le Gouverneur général du Canada; et dans ce bill subséquent on aurait indiqué comment et sur quel principe l'argent aurait été distribué entre les provinces.

Il sera évident maintenant, pour l'honorable député de Red-Deer, que la Chambre des communes du Canada en refusant d'indiquer à l'avance dans le bill préparatif—le bill des grandes routes—que cet argent devrait pour toujours être distribué au prorata du chiffre de la population, n'a nullement aliéné pour son compte le droit de dire sur quelle base devrait se faire cette distribution. La Chambre avait encore le droit de dire dans le bill du budget qui devait suivre et qui seul devait accorder l'argent, comment cet argent devait être partagé et sur quel principe il devait être distribué et la Chambre, non seulement avait ce droit, mais elle était tenue de le dire dans le bill des subventions qui allait suivre. Pourquoi alors était-il nécessaire, pourquoi était-il important que l'article fût inséré dans le bill lui-même? En vertu de quel droit les honorables membres de l'opposition prétendent-ils que la Chambre, dans l'année 1913 ou 1914, devait lier les Communes pour des années à venir à propos de la distribution de cet argent? Aussi longtemps que la Chambre aura le droit et le pouvoir de fixer la distribution, la Chambre s'est réservé tout le droit qu'elle a ou devrait avoir, et ce droit a été réservé pour être exercé de la façon avec laquelle il a toujours été et devrait toujours être exercé. Quelqu'un nie-t-il cela?

M. MICHAEL CLARK: A la lumière de l'explication donnée par l'honorable ministre à quoi sert l'article 6?

M. MEIGHEN: J'arrive à l'article 6 et je ne suis pas du tout surpris que l'honorable député désire faire oublier son argumentatiton à propos de l'article 4. La Chambre avait le pouvoir qu'elle a toujours eu, de prendre une décision pour la distribution de l'argent du peuple et elle ne peut jamais et du moins elle ne devrait jamais abandonner ce droit et ce pouvoir. Je demande encore quel droit a la Chambre des communes de 1913 de lier les Communes de 1917, quant à la méthode de distribution? N'est-ce pas la Chambre d'alors qui devra décider comment l'argent d'alors sera distribué? Mon honorable ami de Red-Deer pense-t-il que les membres de la Chambre d'aujourd'hui ont une sagesse supérieure à celle des membres qui siégeront ici dans cinq ans? Pourquoi devrions-nous restreindre pour les Communes futures ce pouvoir que nous estimons si grand? Ainsi nous n'aurions rendu aucun bon service, au contraire, nous aurions adopté un mauvais principe si nous avions essayé d'introduire dans un bill général cette restriction sévère et étroite.

J'ai admis que, dans le cours ordinaire, le principe de distribution devrait être proportionné au chiffre de la population. Quelqu'un s'y oppose-t-il ici? Quelque député dura-t-il que des circonstances ne pourraient pas se présenter où lui-même voterait pour un principe différent de distribution? Quelqu'un dira-t-il qu'il ne peut concevoir ces circonstances? Dans ce cas, pourquoi vote-t-il pour lier le Parlement à ce propos? Personne ne se lève pour dire qu'il ne peut concevoir de telles circonstances. Pourquoi? Parce que chacun de nos honorables adversaires a voté pour un système différent de distribution dans un bill absolument semblable. Voilà pourquoi ils ne se lèvent pas. L'honorable député de Guysborough dit:

M. E. M. MACDNALD: Vous ne faites pas la classe ce soir.

M. MEIGHEN: L'honorable député dit que nous ne faisons pas la classe. Cela pourrait lui être utile si quelqu'un voulait la faire.

M. MACDONALD: C'est très, très intelligent.

M. MEIGHEN: Je dis qu'ils savent qu'ils ont voté pour un principe différent de distribution et ils l'ont fait durant la même session. Je puis donner l'information, bien que je ne fasse pas la classe, à l'honorable député de Guysborough, que le principe de la distribution au prorata de la population, n'a pas été suivi du tout dans le bill de l'instruction agricole; on a adopté un principe différent qui s'en rapprochait mais qui n'était pas ce principe lui-même. Dans le bill de l'instruction agricole, le principe était de distribuer les premiers $20,000 aux provinces et le principe était aussi de distribuer une certaine somme fixe—$20,000, je crois—aux écoles vétérinaires, deux empiètements sur le principe de la distribution proportionnelle; et tous les honorables députés de l'opposition ont voté, et sans question, en faveur de ce principe de la distribution. Pourquoi alors empêcheraient-ils les parlements à venir, d'adopter un principe qu'ils ont déjà eux-mêmes adopté pour la distribution de cet argent?

Il y a des circonstances que chacun peut aisément concevoir et dans lesquelles non seulement ce ne serait pas la

meilleure manière, mais où ce serait la pire, de distribuer l'argent proportionnellement à la population. En 1913, aucune circonstance de ce genre n'existait et le bill des subventions qui fut prétenté comme preuve de la bonne foi du Gouvernement, accordait l'argent et le distribuait sur la base de la population. Mais si cela était suivi comme une loi inexorable, si les différentes provinces savaient que cela devait être suivi dans l'avenir, quoi qu'il arrive, alors les provinces auraient quelque raison de dire: "Nous allons recevoir notre argent du gouvernement fédéral pour l'amélioration de nos routes et nous diminuerons nos propres dépenses sur ce point pour laisser le Gouvernement s'en occuper". Il en résulterait qu'au lieu de développer un programme d'amélioration des routes, l'argent serait dépensé autrement par les provinces et l'administration fédérale paierait pour les routes provinciales au lieu que ce soit les provinces elles-mêmes. Je ne crois pas que l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) me complimentera en disant que c'est un grand effort d'imagination ou d'ingénuité. Je pense que ce sera évident pour lui que ce serait un résultat non seulement possible, mais tout à fait probable.

M. F. B. CARVELL: Autant qu'il m'est possible de le savoir, les différentes provinces du Canada ont besoin de dépenser tout l'argent qu'elles pourront obtenir du Gouvernement ou de toute autre source pour que les routes soient ce qu'elles devraient être. Mais mon honorable ami se laisse emporter jusqu'au bout par son imagination s'il pense que le Gouvernement et le Parlement payant l'argent et ayant confiance aux provinces, celles-ci refuseront de faire leur propre part relativement à l'amélioration des routes.

M. MEIGHEN: Je ne doute pas qu'elles seront désireuses de dépenser tout l'argent qu'elles pourront obtenir, mais elles pourraient garder leur propre argent pour autres besoins. Cela étant, on verra que c'eût été absolument inutile et que c'eût été introduire un mauvais principe dans nos méthodes si nous avions adopté ce que conseillaient les honorables députés de l'opposition et si nous avions introduit dans le bill cette règle sévère et étroite. Nous réservons à la Chambre tous ses pouvoirs et ses droits sur ce point et nous ne l'avons dépuiléée d'aucune de ses prérogatives. Nous avons maintenu pour 1913 et pour toutes les années à venir, le droit de déterminer une bonne fois comment l'argent destiné aux routes devait être dépensé.

De crainte de l'oublier, je dirai que l'honorable député de Guysborough a parlé d'un amendement qu'il a cité sans le lire, par lequel l'honorable député de Carleton demandait que le Sénat, ayant supprimé l'article 6 et modifié l'article 4 par cette méthode compliquée, nous acceptions le bill et que le bill ayant été abandonné, nous nous bornions à présenter le bill des subsides et à accorder les deniers aux trésors des provinces. Je demande quelle autorité aurait eue le Gouvernement de voir si l'argent ainsi accordé aux trésors des provinces aurait été dépensé pour l'objet prévu lors du vote? Aucune condition n'aurait pu être imposée au bill des subsides. Les conditions du bill des chemins ayant disparu, l'argent aurait simplement été versé au trésor des provinces et les provinces auraient compté là-dessus pour l'entretien de leurs routes. Est-ce là remplir nos devoirs comme Gouvernement du Canada? L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) ne l'admettra pas, je le sais. Il ne dira pas ici que le Gouvernement est relevé de ses obligations envers le peuple en versant cet argent aux trésoreries provinciales.

Nous avouons qu'il y a une partie des deniers du gouvernement fédéral pour laquelle nous nous relevons de toute obligation de fidéicommissaires en la versant aux trésors provinciaux et cette partie est représentée par les subsides annuels qui constituent la charpente de notre constitution, mais les termes de la constitution ne s'appliquent à aucune autre somme d'argent. Quant aux autres deniers dont nous sommes les fidéicommissaires, et dont ne parlent pas l'acte de l'Amérique britannique du Nord et les actes qui l'ont modifié, nous ne pouvons jamais nous exempter de cette responsabilité et nous n'avons absolument aucun droit d'accorder ces deniers aux trésors des provinces sans les suivre et nous assurer qu'ils atteignent leur véritable destination. Si nous sommes fidèles à notre devoir de gardiens et de protecteurs de l'argent du peuple, nous devons nous rendre compte s'ils arrivent à leur destination ultime et voir qu'ils soient dépensés pour l'objet indiqué et nous ne devons compter que sur nous-mêmes à ce sujet.

Si je devais citer une autorité en opposition de la prétention de l'honorable député de Guysborough, je citerais l'honorable député d'Edmonton lui-même. Il a dit en effet

dans cette enceinte, l'an dernier, et il s'est étendu assez longuement, avec grande force et avec raison, cette idée que le Gouvernement ne serait pas en droit de voter cet argent aux trésoreries des provinces, mais que le Gouvernement était tenu de suivre cet argent et de voir à ce qu'il soit dépensé pour l'objet auquel il était destiné.

L'honorable M. FRANK OLIVER: Mon honorable ami a eu l'obligeance de mentionner mon nom et de demander mon opinion.

M. MEIGHEN: Non. J'ai cité l'opinion donnée par l'honorable député.

M. OLIVER: Je tiens à dire que mon honorable ami n'a pas cité l'opinion que j'ai donnée relativement au bill des chemins.

M. MEIGHEN: J'ai cité l'honorable député comme ayant approuvé la question de la responsabilité du Parlement pour l'argent qui nous était confié et pour savoir si nous pouvions nous y soustraire en votant l'argent aux trésoreries provinciales tel que le suggérait l'honorable député de Guysborough. J'ai cité son opinion comme contraire à cette prétention de l'honorable député de Guysborough et je l'ai citée avec une exactitude absolue.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Puis-je poser une question à mon honorable ami? J'ai suivi très attentivement son argumentation. Quelle obligation peut-il y avoir à augmenter les subventions des provinces pour les aider à avoir de meilleures routes?

M. MEIGHEN: Je crains que mon honorable ami ne m'ait pas suivi très attentivement.

M. LEMIEUX: Oui, je vous ai suivi.

M. MEIGHEN: Parce que j'ai montré que si l'on adoptait les méthodes conseillées par l'honorable député de Guysborough il n'y aurait pas de rouage administratif, ni de méthode pour permettre au Gouvernement de voir à ce que l'argent soit dépensé aux meilleurs avantages du public et qu'il soit employé à sa destination. La responsabilité de cette surveillance passerait du Gouvernement à l'administration des différentes provinces et nous n'avons pas le droit de nous soustraire à nos responsabilités.

M. LEMIEUX: Ne pouviez-vous pas le faire en modifiant l'acte de l'Amérique britannique du Nord?

[M. Meighen.]

M. MEIGHEN: Peut-être bien, mais ce n'est pas ce que suggérait l'honorable député de Guysborough.

M. LEMIEUX: Non, mais en principes généraux.

M. MEIGHEN: L'acte de l'Amérique britannique du Nord n'est pas encore amendé, mais l'honorable député de Guysborough prend les devants et nous dit que nous devrions le faire sans amendements et que nous sommes infidèles à nos principes parce que nous ne le faisons pas.

M. OLIVER: Sous quelle autorité la constitution à l'usage du Canada a-t-elle placé les routes jusqu'à maintenant?

M. MEIGHEN: J'ai expliqué ce point de droit au début de mes remarques, mais je puis y revenir plus longuement si mon honorable ami le désire; voici quel est mon opinion sur la question et je la donne pour ce qu'elle vaut: Les voies publiques sont sous la juridiction des législatures provinciales en autant qu'elles sont situées dans les limites d'une province.

D'un autre côté, le Parlement aurait juridiction sur une voie publique qui serait devenue nationale du fait qu'elle se prolongerait d'une province à l'autre; notre juridiction pourrait s'étendre sur ce chemin national en ayant recours aux moyens si souvent employés, en déclarant que les travaux ou les améliorations exécutés sur cette voie sont dans l'intérêt du pays en général.

Mais, vu que les routes publiques sont sous la juridiction des législatures provinciales en vertu du principe général, pour que nous puissions agir régulièrement et protéger d'une manière appropriée les droits du peuple canadien, nous avons besoin d'une loi qui nous autorise à utiliser pour régler l'emploi de cet argent, tout en conservant, grâce aux conditions imposées et autres précautions prises, le droit de surveiller l'emploi des sommes dépensées, les rouages administratifs des provinces pour régler l'emploi de cet argent tout en conservant, grâce aux conditions imposées et aux précautions prises, le droit de surveiller l'emploi des sommes dépensées, pour être certains qu'elle seront employées à l'exécution d'un plan général, pour le plus grand bien du plus grand nombre.

M. OLIVER: Mon honorable ami aura-t-il l'obligeance d'expliquer à la Chambre pourquoi on ne confierait pas absolument aux provinces l'emploi de tout l'argent affecté à l'amélioration des voies publiques?

M. MEIGHEN: Ce n'est pas du tout la question. Qu'il soit à propos ou non de s'en rapporter en toute confiance aux provinces, nous n'avons pas le droit de nous décharger sur elles d'une responsabilité qui nous incombe, d'après la constitution.

M. OLIVER: J'avais compris que mon honorable ami admettait, qu'en vertu de la constitution, la responsabilité relativement aux voie publiques, retombait sur les provinces et non sur le pouvoir fédéral.

M. MEIGHEN: En effet, mais du moment qu'il s'agit de dépenser le deniers publics versés dans le trésor fédéral—que ce soit pour des voies publiques ou pour toute autre fin—c'est le pouvoir fédéral qui est responsable et l'honorable député d'Edmonton a toujours été le premier à protester hautement contre toute tentative de nous soustraire à cette responsabilité.

M. OLIVER: Je fais une grande différence entre des dépenses faites par le gouvernement fédéral pour des entreprises dont ce parlement est responsable, et des dépenses faites pour des entreprises dont les gouvernements et les législatures des provinces sont responsables.

M. MEIGHEN: Mon honorable ami est-il d'avis que les dépenses faites pour les fins de l'enseignement diffèrent, constitutionnellement parlant, de celles qui sont affectées aux voies publiques?

M. OLIVER: Certainement.

M. MEIGHEN: Dans ce cas, il est à propos d'informer mon honorable ami, et cela le plus tôt possible, que l'enseignement est également une question du ressort des législatures provinciales.

M. OLIVER: Je ne suis pas certain que l'enseignement soit exlusivement du ressort des législatures provinciales; s'il en était ainsi, le parlement aurait excédé ce pouvoir en votant de l'argent pour des écoles professionnelles.

M. MEIGHEN: Nous avons voté de l'argent pour les routes publiques et pour l'enseignement et les deux questions sont aussi exclusivement du ressort provincial l'une que l'autre.

Je ferai remarquer à la Chambre que jusqu'à présent la discussion s'est faite uniquement sur le mérite même des amendements. J'ai établi, du mieux que j'ai pu, que l'amendement à l'article 6 devait être rejeté et qu'il était du devoir de tout gouvernement soucieux des droits populaires de le rejeter. On se rappelle que le Sénat ne s'est pas contenté de modifier l'article 4 en imposant un mode rigoureux de distribution, mais qu'il a aussi éliminé entièrement l'article 6 qui était ainsi conçu:

> Le ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil et selon les termes et conditions prescrits par arrêtés du conseil, peut entreprendre la construction de toute grande route nouvelle ou l'amélioration de telle grande route existante dans quelque province qu'elle soit; il peut dépenser pour les dites améliorations et construction, la totalité ou une partie des sommes votées par le parlement à cette province à titre de subvention.
>
> Il est cependant entendu que le ministre doit au préalable obtenir l'autorisation nécessaire, de la part de la législature de la dite province, et le consentement du lieutenant-gouverneur en conseil.

Cela veut dire que si le gouvernement du Canada et celui de la législature avec laquelle il est en pourparlers, décident dans leur sagesse que de meilleurs résultats seront obtenus en confiant directement au gouvernement fédéral l'emploi de cet argent, celui-ci aura le pouvoir de le faire. Remarquez bien que pour que le pouvoir fédéral soit autorisé à agir, il faut le consentement de la législature et celui du lieutenant-gouverneur en conseil.

L'honorable député de Red-Deer a critiqué cet article et s'en est montré grandement alarmé; il prétend qu'il est destiné à capter les suffrages; il ne veut pas que le gouvernement fédéral soit autorisé à dépenser de l'argent ci et là, car cela lui permettrait de faire des promesses aux électeurs et de s'assurer leurs suffrages.

Cependant, les critiques de l'honorable député de Red-Deer étaient bien pâles comparées à celles du chef de la majorité au Sénat. Pour faire mieux comprendre toute la situation à la Chambre, il est utile de mentionner le nom du chef de la majorité au Sénat: sir Georges Ross, ex-premier ministre de la province d'Ontario. Il redoutait la pression que nous pourrions exercer sur la législature; il prévoyait que nous pourrions prendre les députés provinciaux à la gorge en leur disant: Faites comme nous l'entendrons, sinon vous n'aurez pas d'argent. Il ajoutait que la législature, prise de terreur, agirait à notre guise. Le chef de la majorité au Sénat voyait dans cet article une violation des droits constitutionnels du peuple canadien. Voici ce qu'il disait:

> Cela veut dire que le gouvernement fédéral prend à la gorge la législature de toute une province pour l'asservir à ses fins.
>
> L'hon. M. CLORAN: Très bien! très bien!
>
> L'hon. Sir GEORGES ROSS (Middlesex): A-t-on jamais vu une tentative plus éhontée? S'imagine-t-on le gouvernement impérial prenant à la gorge toute la représentation de l'Ecosse ou les 103 députés de l'Irlande et leur offrant des considérations pécuniaires pour les amener à ap-

puyer un projet ministériel quelconque? Je crois que c'est ce que Lord Castlereagh a fait en l'année 1800. C'est en achetant la députation qu'il a amené l'Irlande à former une union avec l'Angleterre et l'Ecosse.

L'hon. M. CLORAN: Et il s'est suicidé après cela.

On voit que les critiques de l'honorable député de Red-Deer paraissent bien anodines auprès des craintes exprimées par le chef de la majorité du Sénat. Ce dernier voyait dans le bill concernant les grandes routes la plus grande iniquité qui ait été perpétrée depuis 113 ans, c'est-à-dire, depuis le jour où l'Irlande a été amenée dans l'union au moyen de la violence et de la corruption.

Au premier abord, on pourrait croire que les honorables membres de l'opposition ne se sont jamais aperçus de l'existence d'une pareille pression; qu'ils n'ont jamais eu connaissance de l'existence dans un bill d'une disposition aussi criminelle. L'honorable député de Guysborough, qui ne me paraît pas avoir fait une étude bien approfondie de la question, apprendra probablement avec surprise que lui et ses collègues ont laissé adopter, sans protestation et peut-être sans discussion, une disposition exactement semblable, dans un autre bill de même nature—le bill concernant l'instruction agricole de 1913. Ce bill affectait une somme de $10,000,000 à l'enseignement agricole; $700,000, en 1913; $800,000, l'année suivante et ainsi de suite jusqu'à concurrence de $10,000,000. Le bill pourvoyait aux moyens d'employer cet argent par l'entremise des gouvernements provinciaux, conformément à un système établi par le gouvernement fédéral, de manière à utiliser les rouages administratifs des provinces et à obtenir les résultats les plus avantageux. Ce bill contenait une disposition presque identique à l'article 6 du bill concernant les grandes routes—j'expliquerai dans un instant la légère différence entre les deux articles—et cependant, cette disposition fut votée par la la Chambre, avec l'assentiment des honorables membres de la gauche et elle fut ratifiée par le Sénat. L'article 7 du bill ayant pour objet de donner de l'aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces est ainsi conçu:

> Le Gouverneur en conseil peut établir tels règlements qui sont considérés à propos pour donner effet aux projets et aux fins de la présente loi, et, nonobstant quoi que soit dans la présente loi, le ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil et avec le consentement du lieutenant-gouverneur en conseil de toute province..

Les honorables membres de la gauche remarqueront que c'est le seul consentement qui doive être obtenu.

[M. Meighen.]

> ...et suivant tels termes et conditions qui sont prescrits par le Gouverneur en conseil peut dépenser en toute telle province, en une année quelconque, la totalité ou toute partie de la subvention accordée pour les dits objets sous le régime de la présente loi, pour les objets énoncés au préambule de la présente loi.

Si un membre de l'opposition peut expliquer en vertu de quel principe il vote en faveur de cet article de la loi d'instruction agricole et refuse de voter une disposition semblable dans la loi concernant les grandes routes, j'aimerais à entendre ses explications. La seule différence entre les deux articles est celle-ci: dans le cas des grandes routes le gouvernement fédéral, pour pouvoir dépenser l'argent directement, doit obtenir au préalable le consentement du gouvernement et de la législature de la province. Aux termes de la loi d'instruction agricole, le Gouvernement peut dépenser l'argent directement, après avoir obtenu le consentement du gouvernement provincial et sans être tenu de s'adresser à la législature. Cette dernière loi a été votée et proclamée après avoir été combattue en 1912 par l'opposition dans cette Chambre et par la majorité libérale du Sénat.

L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) devrait nous expliquer comment il se fait qu'il considère cet article 7 inoffensif et inutile et qu'il refuse d'approuver l'article 6 de la loi des grandes routes. L'opposition nous demande la raison d'être de cet article 6. Mes honorables amis sont-ils incapables de supposer certaines circonstances dans lesquelles il serait plus avantageux, plus expéditif et plus économique de dépenser l'argent directement, par l'entremise du gouvernement fédéral, plutôt que par l'entremise des autorités provinciales? Dans le cas d'une route traversant plusieurs provinces, ne serait-il pas préférable, quelquefois, d'exécuter les travaux nous-mêmes, au lieu d'avoir recours aux autorités des provinces? L'esprit du bill était évidemment de faire intervenir les provinces intéressées, mais il n'était que juste d'introduire dans la loi certaines dispositions pour des cas spéciaux, toujours avec le consentement des provinces intéressées.

Ce pouvoir que l'on semble redouter, le gouvernement fédéral est autorisé à l'exercer aux termes de la loi de l'instruction agricole; il pourrait même s'en servir pour capter les suffrages dans certaines localités. Le ministre pourrait aller dans un comté et dire aux électeurs qu'il a l'intention d'établir un collège agricole à tel endroit et une station agronomique à tel autre.

M. MICHAEL CLARK: Cela n'offre pas autant de facilités que des chemins.

M. MEIGHEN: Si mon honorable ami habitait la Saskatchewan, je comprendrais qu'il fût au courant de ce qu'il est possible de faire avec une loi de cette nature, lorsqu'il y a des routes à construire. Quoiqu'il en soit, il est bien forcé d'admettre que le principe en jeu est le même dans les deux cas; si l'article est vicieux dans un bill, il est également vicieux dans l'autre; si l'honorable député a voté contre la première loi, il doit voter contre l'autre, s'il veut être logique.

J'ai expliqué qu'il est facile de supposer des cas dans lesquels il serait préférable de faire dépenser l'argent directement par les autorités fédérales. Il n'y aurait donc aucun intérêt à éliminer l'article 6 du bill. Pourquoi? Si nous devons tenir compte des craintes de l'opposition; si nous devons subordonner notre législation à cette doctrine, qu'adviendra-t-il? Il nous faudra d'abord rappeler la loi concernant les travaux publics. Celle-ci autorise le Gouvernement, par l'entremise du département des Travaux publics, à dépenser de l'argent dans toutes les parties du pays et il est à supposer que cet argent peut également être employé à des fins électorales. Si ceux qui prétendent que le Gouvernement ne doit pas posséder de pareils pouvoirs ont raison, il faudrait abroger les principales dispositions de la loi concernant les travaux publics. S'il fallait refuser ce pouvoir au gouvernement fédéral, il faudrait le refuser également aux gouvernements provinciaux et à tous les gouvernements. Si nos contradicteurs avaient raison, comment pourrions-nous décréter et surveiller l'exécution des entreprises publiques? Les gouvernements doivent nécessairement posséder les pouvoirs que leur confère cet article du bill. D'ailleurs, c'est un principe cosstitutionnel que le Gouvernement directement responsable de l'exercice qu'il fait de ce pouvoir et le Parlement n'augmenterait certainement pas les garanties du peuple en le restreignant. Les garanties populaires reposent dans le fait que le Gouvernement seul est responsable de l'exercice du pouvoir en question. Le Gouvernement n'a jamais cherché à se soustraire à cette responsabilité et j'espère qu'il ne cherchera jamais à le faire. Voilà ce que j'avais à dire quant aux mérites des deux amendements.

Il me reste à développer un dernier argument que je crois péremptoire; du moins je le crois tel et je n'ai aucun doute qu'il paraîtra irréfutable aux honorables députés de la gauche qui l'étudieront sans parti pris. En invoquant l'argument que je me propose d'invoquer, je fais entière confiance à l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), car je suis convaincu que s'il avait saisi toute la portée de l'attitude du Sénat, il serait le dernier homme à approuver son intervention.

Il est évident qu'il n'a pas pris connaissance, dans les " Débats " de 1912 et 1913, des raisons données par le Gouvernement pour repousser les amendements du Sénat. Ces raisons n'ont pas été citées et les orateurs de la gauche y ont à peine fait allusion.

Je me demande en quoi ils espèrent éclairer l'opinion publique par des discours dans lesquels ils représentent que la volonté populaire est hostile au Gouvernement et favorable à l'attitude prise par le Sénat, puisqu'ils passent sous silence les principales raisons données par le Gouvernement pour repousser les amendements du Sénat. C'est une chose bien connue, du moins en terme général, que les bills ayant pour objet d'accorder des subventions ne peuvent prendre naissance au Sénat et que cette Chambre n'a pas le pouvoir de les amender ou de les limiter. Le Sénat ne peut, en aucune manière, ni directement, ni indirectement, déterminer la manière dont les deniers publics sesont distribués ou employés. C'est un principe reconnu par la constitution et dont nous avons hérité de la mère patrie. Cette doctrine n'est pas nouvelle; elle est en vigueur en Angleterre depuis l'année 1628. Elle a été confirmée depuis en maintes et maintes circonstances, chaque fois que l'occasion s'en est présentée.

Il est vrai que la Chambre des Lords, qui occupe une position analogue à celle de notre Sénat, a tenté quelque fois d'intervenir dans ces bills de finances, d'une manière directe ou indirecte, qu'elle a voulu modifier ou restreindre les conditions dans lesquelles telles ou telles dépenses devraient être faites, mais cette attitude a toujours été prise en opposition directe à la loi que je viens de mentionner; mais je crois qu'il est aussi généralement admis que la Chambre des lords en Angleterre et le Sénat canadien, s'ils n'ont pas le droit de restreindre ou de modifier un bill de finances, peuvent le rejeter. J'ajouterai cependant que le 2 décembre 1909, le premier ministre de la Grande-Bretagne a soutenu, avec de puissants arguments à l'appui, que même ce pouvoir de rejeter un bill de finances était un pouvoir tombé en désuétude, moribond et pour ainsi dire aboli.

Il est permis de se demander si, à l'heure présente, ce pouvoir reste aussi intact qu'il y a quelques années. Quoiqu'il en soit,

c'est un principe aujourd'hui généralement accepté que ni la Chambre des lords en Angleterre, ni le Sénat au Canada, ne peuvent intervenir directement ou indirectement, par des amendements, dans un bill de finances; si un bill de finances ne rencontre pas l'approbation de la Chambre haute, cette dernière doit prendre sur elle la responsabilité de le rejeter en entier.

Je ne crois pas que l'on exige que j'appuie par des citations ce que je viens de dire. Dès l'année 1628, la Chambre des communes d'Angleterre, sur l'avis des Lords du comité judiciaire, décrétait qu'il n'était pas nécessaire de soumettre les bills de finances à la ratification du Sénat et que l'assentiment de la Chambre des communes était suffisant. Plus tard, en 1771, par un règlement de la Chambre, le même principe fut réaffirmé par le règlement suivant:

A la Chambre des Communes seule appartient de donner les secours et subsides qu'accorde à Sa Majesté le parlement; et les bills ayant pour objet d'accorder ces secours et subsides doivent prendre naissance dans la Chambre, attendu que c'est le droit incontestable de la Chambre de diriger, limiter et déterminer dans ces bills, les fins, objets, équivalents, conditions, limitations et restrictions de ces secours et susbides, lesquels ne peuvent être modifiés par la Chambre des lords.

Cela se passait en l'année 1671; pour que l'honorable député de Red-Deer s'en souvienne plus facilement, je dirai que c'était environ cent ans avant la naissance d'Adam Smith et, dans tous les cas, avant la publication de son ouvrage intitulé "Wealth of Nations."

M. MICHAEL CLARK : Mon honorable ami me permet-il une légère correction? C'est en 1776 qu'Adam Smith a publié son ouvrage " Wealth of Nations," de sorte que mon honorable ami vient de prouver qu'Adam Smith a publié ce volume deux ans avant sa naissance.

M. MEIGHEN : J'ai dit "dans tous les cas avant la publication de son ouvrage intitulé "Wealth of Nations", je n'ai pas eu la prétention de donner la date exacte, mais j'ai lieu quand même de me féliciter, puisque sans avoir fait aucune recherche, je ne me suis trompé que de deux ans. Aux termes de la loi que je viens de citer, les impôts et l'emploi des impôts sont la prérogative exclusive de la Chambre des communes en Angleterre et l'assentiment de la couronne et de la Chambre des lords ne sont qu'une formalité.

[M. Meighen.]

Au Canada, par un règlement établi en 1873, la même prérogative a été donnée à la Chambre des communes et les bills de finances sont entièrement soustraits à la juridiction du Sénat. Cela se trouve en toutes lettres dans les règlements de la Chambre et, autant que je me souviens, cet article du règlement ne fait que reproduire mot pour mot le règlement adopté en Angleterre en 1671. Ainsi, non seulement ces bills ne peuvent pas prendre naissance au Sénat, mais ce dernier ne peut diriger, limiter ou déterminer les fins, objets, équivalents, conditions, limitations et qualifications de ces subsides. Tel est le texte même du règlement de la Chambre qui a toujours eu force de loi dans ce pays et cette loi n'avait jamais été sérieusement violée avant l'intervention du Sénat dans le bill des grandes routes.

On objectera peut-être que ce bill n'est pas un bill de finances, vu qu'il ne comporte pas rigoureusement l'affectation de deniers publics, et que, partant, le Sénat avait le droit d'intervenir. Le bill des grandes routes ne comporte pas l'affectation directe d'un crédit mais il est un bill de finances, en ce sens qu'il dirige, limite et détermine les conditions dans lesquelles seront dépensées les sommes qui seront plus tard votées par la Chambre. Je maintiens que le Sénat canadien n'a pas le pouvoir constitutionnel de limiter ou modifier les conditions dans lesquelles seront employés les crédits que la Chambre aura à voter.

C'est donc une loi de finances, si on la considère au point de vue du droit que peut avoir le Sénat de la modifier. A quoi bon poser en principe que le Sénat ne saurait modifier les dispositions d'une loi des subsides, non plus que la destination des crédits y contenus, si on lui reconnaît, dans le cas de ce projet de loi, le droit de faire des modifications dont l'effet serait de changer la destination de ces deniers? Ce n'est qu'une manière détournée d'arriver au même résultat. On change les conditions, le mode d'affectation des deniers publics, votés par les représentants du peuple. Depuis trois cents ans, la Chambre des lords n'a plus cette prérogative; quant au Sénat canadien, il ne l'a jamais eue. Il serait bizarre, il serait absurde que cette Chambre acceptât de gaîté de cœur les modifications ainsi effectuées par le Sénat en dérogation à ses droits, et cela indépendamment du mérite intrinsèque des changements ainsi proposés. Un principe supérieur régit la matière: c'est un devoir, et un de-

voir des plus impératifs, de la Chambre des communes du Canada, comme représentant le peuple canadien, de ne pas permettre qu'on la dépouille d'un droit dont elle jouit depuis plusieurs générations, et qui a été la sauvegarde de la liberté du peuple anglais depuis des siècles. Pourquoi renoncerions-nous à ces droits en faveur d'une assemblée irresponsable, ou d'un corps quelconque? Tel est le grand devoir qui s'impose à nous et auquel le ministère n'entend pas se dérober. Nous sommes les gardiens de ce droit, et nous n'entendons pas nous en laisser dépouiller par un groupe d'hommes quelconque. Qu'arriverait-il si nous acceptions sans mot dire cette proposition du Sénat?

M. McKENZIE: Je n'ai pas très bien suivi le raisonnement de l'honorable membre. Voudra-t-il me dire si, effectivement, lors de son dépot en cette Chambre, ce bill a été considéré comme loi de finances?

M. MEIGHEN: J'ai déjà discuté à fond cette question. Lorsque le bill fut proposé en 2e lecture, le leader de l'opposition objecta qu'il n'avait pas été approuvé ni sanctionné par Son Altesse Royale le Gouverneur général, et que son dépôt n'avait pas été précédé d'un projet de résolution, et il s'attacha à prouver que c'était là une loi de finances. Le premier ministre combattit sa prétention, non pas que, à son avis, ce fût une loi de finances, mais parce qu'elle ne comportait pas spécifiquement l'affectation de deniers publics, et dès lors n'était pas régie par l'article du règlement exigeant la sanction préalable du Gouverneur général. Les bills soumis à cette formalité sont ceux affectant partie des fonds publics à une fin déterminée, et ce n'était pas le cas de ce bill. Cela est clair, n'est-ce pas? Peu importe que l'honorable représentant de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) qualifie ou non un tel bill de loi de finances.

M. McKENZIE: Alors il n'a pas été considéré comme loi de finances en cette Chambre?

M. MEIGHEN: "Loi de finances" n'est qu'un mot. Le projet de loi en question n'affectait aucune partie déterminée du revenu public, et en conséqence il n'était pas nécessaire de le faire précéder d'un projet de résolution. L'honorable député peut bien le qualifier de loi de finances, ou de bill d'argent, ou de tout ce qu'il lui plaira. Il ne présentait pas ce caractère d'une loi de finances, mais il en présentait un autre caractère. Si je réussis à faire comprendre cela à l'honorable député de Cap-Breton-nord, je suis persuadé que tout autre membre de la députation le comprendra clairement. Je dis qu'il présentait un autre des caractères d'une loi de finances, car il proposait l'affectation à une fin déterminée de sommes à être votées plus tard. Il autorisait la dépense, dans certaines conditions et avec certaines réserves, de sommes à être votées par la suite. C'est là un caractère, un élément de ce projet de loi, et le Sénat ne saurait en changer la teneur, car ce serait contrevenir au règlement de 1878, qui exprime un des principes élémentaires de notre Constitution. Sûrement, ce la doit être facile à comprendre. Je ne veux pas me montrer injuste envers l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie); je me bornerai à dire qu'il s'obstine à ne pas comprendre. Il veut suivre l'exemple de ses aînés du Sénat, et cherche un refuge derrière l'expression de loi de finances, dont le bill en question présente un caractère; toute loi qui autorise une dépense d'argent doit être précédée d'un projet de résolution; et si elle se borne à indiquer dans quelles conditions et de quelle manière certaines sommes seront dépensées, il n'est pas loisible au Sénat de la modifier.

M. McKENZIE: Je m'instruis rapidement. L'honorable avocat général prétend-il que les autorités de la Chambre ont fait erreur en permettant l'achèvement réglementaire du bill sans qu'il fût précédé d'un projet de résolution, ou ont-elles simplement fermé les yeux et permis qu'il fût adopté comme loi de finances alorsqu'il était autre dans la réalité?

M. MEIGHEN: Je n'entretiens aucun doute quant à la parfaite correction de la décision rendue par M. l'Orateur, laquelle statuait que ce bill n'était pas de ceux exigeant le vote préalable d'une résolution, et qu'il ne tombait pas sous le coup du règlement de la Chambre spécifiant le temps et les conditions du dépôt d'un tel bill.

M. McKENZIE: Dois-je comprendre que cette mesure a évolué au cours de son passage de la Chambre des communes au Sénat et est devenue loi de finances dans l'intervalle?

M. MEIGHEN: Je ne désespérerais pas de réussir, s'il s'agissait simplement de dissiper les doutes obscurcissant l'esprit de mon interlocuteur, mais je ne m'engage pas à triompher de ses préjugés. Le bill n'a pas évolué dans son passage de la Chambre des communes au Sénat; c'était toujours le même bill, qu'il le qualifie de loi de finances ou de tout autre nom à sa convenance. Ce n'était pas un bill qui tombait sous le coup

de notre règlement, article spécial prévoyant le dépôt préalable d'une résolution pour annoncer une loi de finances; mais c'était un bill qui, aussi clairement que possible, tombait sous le coup du règlement interdisant sa modification par le Sénat. J'imagine que l'honorable député reconnaîtra que ce n'est pas du tout la même disposition qui décrit un bill qui doit être précédé de ces formalités et celle se rapportant à un bill qui n'est pas du ressort du Sénat.

C'est une tout autre chose, et l'honorable député ne trompe personne, il ne se trompe pas lui-même, je pense, en rabâchant son antienne au sujet d'une "loi dt finances".

M. McKENZIE: Ce que vous dites n'est pas aimable; le mot " rabâcher " n'est pas joli.

M. MEIGHEN: J'engage l'honorable député à ne pas revenir sans cesse sur cette idée d'une loi de finances. Le Sénat s'est figuré qu'on ne devrait permettre l'achèvement d'aucun bill pour le subventionnement des provinces, à moins qu'il ne soit lui-même chargé de voir à la bonne distribution des deniers. Tout d'abord, il n'a pas le droit de s'ingérer de la sorte. De quel droit le Sénat lierait-il les lois de la Chambre des communes actuelle? De quel droit chercherait-il à gêner l'initiative des Chambres des communes de l'avenir? Si le Sénat peut agir de la sorte, à quel résultat aboutirons-nous? Après avoir adopté la loi des grandes routes, nous en venons au bill des subsides, nous nous disposons à voter les sommes à dépenser sous l'empire de la loi des grandes routes et sujettes aux réserves qu'elle indique. Nous avons accepté le projet d'amendement du Sénat. Nous avons permis au Sénat de fixer la somme à distribuer. Nous lui avons permis d'empiéter dans cette mesure sur nos attributions à propos du projet relatif à la voirie. Voici alors qu'un honorable législateur propose de distribuer les fonds de la manière indiquée dans la loi pour l'instruction agricole, de répartir une somme de tant entre toutes les provinces, puis de distribuer le reste au *prorata* de la population. Mais voici un autre honorable député qui prend la parole: "Non, dit-il, nous ne saurions le faire; nous en sommes empêchés par la modification effectuée par le Sénat au projet relatif à la voirie. La Chambre des communes n'est plus libre, en conséquence, de distribuer ses deniers comme elle l'entend. Pareil procédé ne portera-t-il pas atteinte au droit de la Chambre des communes de réglementer elle-même l'emploi et le mode d'emploi des deniers publics? Le Sénat, bouleversant notre constitution, a jeté aux orties le droit dont est investie cette Chambre de disposer à sa guise des deniers publics. Voilà quelle est la situation, si nous permettons au Sénat de s'ingérer comme il voudrait le faire au sujet de la loi des grandes routes.

Je le répète, on se figurerait que de temps immémorial, la Chambre haute a eu pour règle de ne pas permettre l'achèvement d'un projet comme celui-ci accordant quelque subvention aux provinces, sans avoir au préalable dicté à la Chambre des communes le mode d'emploi des deniers. On en éprouvera quelque surprise peut-être de l'autre côté de la Chambre, mais exactement une année avant d'insérer ce projet de modification de l'article 4, on laissa passer, à la suite d'une discussion assez anodine, et avec seulement douze voix défavorables, une mesure semblable autorisant la distribution de deniers entre les provinces, sans indiquer aucun mode de répartition. Il s'agit du bill en aide à l'agriculture, de 1912, autorisant le Gouvernement canadien à attribuer aux diverses provinces des sommes à inscrire subséquemment dans le bill des subsides pour le relèvement de l'agriculture; et ni en cette Chambre, ni au Sénat, il ne fut inséré de disposition restreignant la liberté de la Chambre actuelle, ou d'une future Chambre des communes dans la distribution de ces deniers. Ainsi donc, on peut dire que le Sénat s'est prononcé en faveur du principe qui reconnaît à la Chambre des communes, et à la Chambre des communes seule, le droit de régler le mode de distribution des deniers, que cette distribution se fasse au moyen de deux bills ou au moyen d'un seul.

D'autre part, on a allégué au Sénat canadien que tout ce bill était inconstitutionnel, que les grandes routes relevant des provinces, nous n'avions aucun droit de nous mêler de cette question, que ce fût, ou non, par l'intermédiaire des gouvernements des provinces, que tout le bill était en conflit direct avec la constitution du Canada; et le leader de la majorité au Sénat défendit ce principe, et le défendit longuement, sinon avec de bonnes raisons. Il ne voulut pas se rendre responsable du rejet du bill. Si le Sénat avait quelque pouvoir dans l'espèce, c'était de rejeter le bill. Si le bill était inconstitutionnel, ou s'il le jugeait tel, il aurait dû avoir le courage de ses convictions et rejeter cette loi des grandes routes. Pourquoi n'en a-t-il rien fait? Pourquoi n'a-t-il pas demandé à ses partisans de rejeter carrément ce bill, au lieu de recourir à ce moyen détourné, qui n'est

qu'un subterfuge, de rendre la mesure inapplicable en la surchargeant d'amendements nuisibles. La raison saute aux yeux de tous les membres de la députation. Le leader du parti libéral en cette Chambre savait que, quel que fût le prétexte invoqué, s'il rejetait le projet de loi, même l'élément le moins intelligent de la population se rendrait compte que c'était le Sénat qui avait étouffé la mesure; aussi résolut-il de s'y prendre de plus habile manière, en le chargeant d'amendements qu'il savait ne pouvoir être acceptés par cette Chambre, ni aucune autre désireuse de conserver intacts les prérogatives de l'assemblée élective. Il adopta le procédé détourné, indirect, de greffer un amendement sur l'article 4 et d'éliminer l'article 6, sachant, sans doute, qu'ainsi il atteindrait son but sous des apparences spécieuses, propres à donner le change à ceux qui ne seraient pas parfaitement au fait de la question. Il ne voulut pas recourir au moyen direct et viril de rejeter purement et simplement le bill, comme c'était son droit de le faire. Bref, le Sénat a greffé sur le projet de loi des amendements qu'il savait n'être pas en son pouvoir d'y insérer.

En agissant ainsi, il savait bien qu'il se mettait en contravention avec les principes élémentaire de notre Constitution; il savait qu'aucun gouvernement ne pourrait accepter un tel amendement, et que le résultat serait de détruire une fois pour toute ce projet de loi pour l'amélioration des grandes routes. Toute personne désireuse d'y voir clair se rend pleinement compte que, dès le début, l'intention de ces messieurs était de faire échouer le projet, et ils y ont réussi. C'est sur eux qu'en retombe la responsabilité, et notre intention est bien qu'elle reste sur leurs têtes. Nous ne voulons pas que, à propos d'une mesure relative à l'amélioration des grandes routes, ou à aucun autre sujet, les droits reconnus aux représentants du peuple, dans toute l'histoire de notre pays comme dans celle de la mère patrie, soient lésés ou amoindris par le Sénat. Si le Sénat cherche à empiéter sur ces droits, quel que soit son but en le faisant, et que ce soit ouvertement ou par une voie détournée, nous saurons déjouer ses dtssiens et retenir la haute main sur la dépense, comme sur les conditions, limitations et réservations y relatives, droit qui depuis tant d'années est assuré et consacré par la Constitution. C'est pourquoi, suivant moi, tous doivent se rendre compte que cette Chambre a non seulement agi avec sagesse, en rejetant, mais se trouvait dans l'obligation de rejeter, ces deux amendements, à la fois en raison de leur teneur même, et parce que,—raison majeure,—ils constituaient une violation d'un principe de notre loi constitutionnelle qu'il est de notre devoir de préserver. On doit s'en rendre compte nettement, le Sénat savait que la Chambre serait dans l'obligation d'agir comme elle l'a fait, et dès lors on voit sur qui retombe la responsabilité. L'honorable représentant de Red-Deer le sait fort bien, je pense. C'est le Sénat qui doit porter la responsabilité de l'inachèvement de la loi des grandes routes, et si ultérieurement, que ce soit ou non à propos d'un projet pour l'amélioration des routes, il essaie encore une fois d'empiéter sur les prérogatives de la Chambre des communes du Canada, le projet de loi qu'il aura ainsi tronqué sera rejeté par cette Chambre, comme cela a toujours eu lieu, que le Gouvernement fût conservateur ou qu'il fût libéral. Mais le Sénat en prenant ce moyen détourné de faire échouer une mesure ne saurait se dérober à la responsabilité que nous lui imputons aujourd'hui, et qu'il portera toujours.

M. D. A. LAFORTUNE (Montcalm): Monsieur l'Orateur, mes premières remarques sont à votre adresse; je me déclare fier et heureux de vous voir en bonne santé pour entreprendre les travaux de la présente session. Je vous offre mes meilleurs souhaits du nouvel an ainsi qu'à votre famille.

J'ai écouté avec beaucoup de plaisir l'honorable solliciteur général (M. Meighen) qui vient de reprendre son siège. Comme toujours il a été très habile; c'est un bon avocat, ayant beaucoup d'expérience, mais un fendeur de cheveux. Il a bien gagné ses épaulettes.

Je me rappelle qu'il a réussi à la dernière session à imposer une règle de clôture. Il a convaincu ses amis qu'il fallait étouffer les membres de l'opposition, et il a bien réussi. Il a été payé argent comptant. Il occupe maintenant le poste de solliciteur général. Il va bien, qu'il continue.

Ce soir, il a pris tout près d'une heure et demie de temps pour tâcher de nous faire croire que le Parlement fédéral a juridiction sur les routes du pays. C'est un tour de force. C'est un *money bill*, dit-il? Non ce n'est pas un *money bill*, mais c'est un bill d'argent que nous votons; les sénateurs sont des ignorants. Le leader de la majorité au Sénat (sir George Ross), qui a passé sa vie dans les parlements, qui a été pendant longtemps le premier ministre de sa province, est un homme qui ne connaît rien. Il n'y a que l'honorable député de Portage-la-Prairie

(M. Meighen) qui connaît quelque chose. C'est un savant. Il n'y a que lui qui connaît la loi constitutionnelle de son pays; pour les autres, c'est absurde, c'est de la farce, de l'ignorance. Vous ne connaissez rien, dit-il, et moi je connais tout.

Quel pourfendeur, quel étouffeur des membres de la loyale opposition. Il a reçu ce qu'il cherchait: un poste d'honneur, il en est fier. Il nous traitait de créchards; mais il a pris notre place, il est maintenant créchard et nous sommes en dehors.

L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) ne connaît rien, lui non plus. Il siège ici des vieillards qui ont passé leur vie dans ce Parlement; eux aussi, ne connaissent rien. Ce sont des sourds, des aveugles, des ignorants, des gens qui ne connaissent pas la loi de leur pays; moi seul la connaît, moi seul suis un professeur, un petit Napoléon, quoi!

D'après l'honorable solliciteur général, le Parlement fédéral a le droit de faire ce qui lui plaît. A qui ferait-il accroire cela? D'après lui, le Parlement fédéral aurait le contrôle des routes. En voilà une bonne!

Le solliciteur général a entrepris de faire la leçon à tout le monde. Nous aussi, nous avons étudié les lois de ce pays, nous nous sommes rendu compte de la portée de notre Constitution avant lui et avant qu'il fût professeur. Or, nous savoss fort bien que le Parlement fédéral ne possède que les pouvoirs qui lui ont été conférés par les différentes provinces du Canada. Il ne possède que les pouvoirs qui lui ont été délégués, rien de plus. Le Parlement fédéral n'a aucunement le contrôle des routes. D'après le solliciteur général, ce contrôle lui appartiendrait et, cependant, il ne serait pas tenu de dire combien d'argent serait dépensé pour ces routes, où ces routes seraient ouvertes, qui en ferait le choix. Personne n'en sait rien.

Mais le solliciteur général s'est rabattu sur la "direct agency". On connaît ça, la "direct agency." Le Sénat qui connaît mieux que vous la Constitution, a décidé qu'il n'y avait pas de "direct agency" pour conduire le pays.

Monsieur le député orateur, il se fait tard et suivant l'entente établie, paraît-il, je proposerai maintenant le renvoi du débat si, comme je le crois, il existe réellement une entente à cet effet.

(La proposition est adoptée et la suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.)

(Sur motion de M. Rogers, la séance est levée à dix heures moins cinq minutes du soir.)

[M. Lafortune.]

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Lundi, 26 janvier 1914.

La Chambre se réunit à trois heures, sous la présidence de l'Orateur.

PROJET D'UNE VOIE NAVIGABLE INTERNATIONALE.

M. E. B. DEVLIN: En l'absence du premier ministre, je demanderai au ministre du Commerce, que nous nous réjouissons de voir de nouveau parmi nous, si le Gouvernement a échangé des communications avec les autorités des Etats-Unis sur la question soulevée dans un article paru aujourd'hui dans un journal ministériel le "Citizen", d'Ottawa, et intitulé: "Voie navigable commune de Duluth à l'océan Atlantique; la commission internationale discute des plans à Washington et soumettra le projet au Gouvernement canadien". Je ne lirai pas l'article entier; je n'en citerai qu'un passage:

Washington, 25 janvier.—Un projet de creusement à frais communs par les autorités des Etats-Unis et du Canada d'une voie navigable profonde pour les navires transatlantiques remontant de Montréal à Duluth (Minn.) a été lancé par la commission internationale mixte qui a juridiction sur les eaux limitrophes des deux pays.

Les pourparlers engagés par l'entremise de la commission internationale mixte sont le résultat d'une conférence récente qui a eu lieu à Washington et à laquelle ont pris part, le secrétaire d'Etat, M. Bryan, James A. Tawney, président de la section américaine de la commission internationale, et le sénateur Charles E. Townsend, du Michigan.

Il a été convenu de discuter d'abord le projet avec le gouvernement canadien par l'entremise de la commission. Le président Tawney s'abouchera bientôt avec T.-Chase Casgrain, C.R., président de la section canadienne.

Le projet d'une voie navigable depuis la tête de la navigation sur le lac Supérieur jusqu'à l'océan Atlantique est sur le tapis depuis plusieurs années. Il a été sérieusement étudié à l'époque où le président Taft a entamé des négociations avec le Canada au sujet de la réciprocité.

L'hon. GEORGE FOSTER (ministre du Commerce): Dans ces derniers temps, je n'ai pas eu avec mes collègues des rapports aussi suivis que je l'aurais désiré et, le premier ministre étant absent, je suis forcé de demander à l'honorable député de répéter sa question lorsqu'il sera ici. Je ne sais pas s'il y a eu des pourparlers.

OBSEQUES DE LORD STRATHCONA.

L'hon. GEORGE FOSTER (ministre du Commerce): Je suis certain que la Cham-

bre entendra avec plaisir la lecture du câblogramme suivant adressé par M. Griffith au chef du Gouvernement:

Londres, 26 janvier 1914.

Au très hon. R.-L. Borden,
Ottawa (Ont.).

Les représentants de Leurs Majestés, le Roi et la Reine, la reine Alexandra, le duc de Connaught, le prince Arthur de Connaught, la duchesse d'Albany, la princesse Louise et plusieurs membres du gouvernement de Sa Majesté ont assisté au service funèbre du feu haut-commissaire dans l'abbaye de Westminster, aujourd'hui. Un grand nombre des principales sociétés savantes, enseignantes et autres, ainsi que l'Académie royale des Arts et l'Académie royale de musique, étaient aussi représentées. La sympathie publique était des plus prononcées. L'événement a été un haut témoignage d'estime pour la personnalité marquante de lord Strathcona et pour le Dominion du Canada qu'il a si largement et si bien représenté.

(Signé): Griffith.

NAVIGATION DE LA BAIE DE FUNDY.

M. F. B. CARVELL: Je désire appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) sur un article qui a paru dans plusieurs journaux. Je cite le "Free Press" d'Ottawa, du vendredi 16 janvier, qui contient une déclaration qu'on prête au capitaine R. F. Clift, membre de la commission fédérale d'enquête sur les naufrages. Voici l'article:

Le capitaine a été bien près de prendre passage lui-même sur le malheureux "Cobequid" et en rappelant avec plaisir les ennuis auxquels il a échappé grâce à un changement décidé à la dernière minute, il a dénoncé avec la dernière sévérité la folie d'obliger des navires du type du "Cobequid" à prendre la route du Saint-Laurent par la baie de Fundy, en hiver.

"Ce n'est ni plus ni moins qu'un homicide, bien plus, c'est un meurtre", a-t-il dit, "d'obliger les navires à traverser la baie de Fundy à une époque où des ouragans aussi terribles peuvent éclater et où le brouillard rend presque impossible une lutte victorieuse contre les dangereux courants.

"Il y a un écart de 30 pieds entre le flux et le reflux dans la baie de Fundy, le plus grand écart au monde, et les eaux s'y engouffrent avec une vitesse dangereuse; aussi, lorsqu'elles sont balayées par une tempête et que le temps est obscurci par le brouillard, un capitaine de navire n'a pas une chance de salut".

Les gens de Saint-Jean, a ajouté le capitaine, se sont servis de toutes sortes d'influences politiques pour obtenir que les paquebots-poste fissent escale dans ce port et ils ont tenté d'obliger sir Thomas Shaughnessy à permetttre que les navires du Pacifique-Canadien viennent à Saint-Jean, mais sir Thomas a répondu: "Non, je refuse absolument de mettre en péril mes translantiques en leur permettant d'entrer dans la baie de Fundy, avec ses dangereux contre-courants".

"C'est mettre en danger la vie du capitaine, des passagers et de l'équipage que de leur faire traverser la baie de Fundy en hiver" a dit le commissaire en terminant, "et les capitaines ne le font qu'en protestant et contre leur gré. Halifax est le port d'hiver le plus sûr".

Je désire savoir si le capitaine R. F. Clift fait partie du service public du Canada, si c'est un fonctionnaire du ministère de la Marine et des Pêcheries. Dans ce cas, je demanderai au ministre si cet article lui a été signalé, s'il se propose de faire une enquête et de demander compte à ce fonctionnaire des déclarations libelleuses que renferme l'article.

L'honorable J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Le capitaine Clift, dont le représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) cite l'opinion, n'est pas un fonctionnaire du ministère de la Marine et des Pêcheries. C'est un capitaine de voilier à la retraite, qui habite Montréal. Depuis nombre d'années, lorsqu'il fait des enquêtes sur des naufrages survenus dans le Saint-Laurent, le commissaire est assisté de temps à autre par deux assesseurs, au fait des conditions de la navigation. En plusieurs circonstances, le commissaire a demandé au capitaine Clift de servir d'assesseur. Mais celui-ci n'est pas un employé du département; il n'est pas à sa solde. Il est entièrement faux qu'il soit fonctionnaire public, comme il semble vouloir le faire croire.

J'ai lu les déclarations injustes dont parle l'honorable député, et sachant qu'elles calomniaient la baie de Fundy, j'ai aussitôt appelé l'attention de la chambre de commerce de Saint-Jean et lui ai laissé entendre qu'il était à propos de prendre des mesures pour faire connaître la vérité au public.

Le commissaire des naufrages, le capitaine Lindsay, assisté de deux assesseurs, a fait une enquête sur le naufrage du "Cobequid". Je crois que le jugement du tribunal est prêt et que les journaux le communiqueront au public dans quelques jours. Bien que je n'aie pas le droit de préjuger les conclusions du tribunal, ayant suivi avec beaucoup de soin les témoignages recueillis à l'enquête, j'ose dire qu'on s'apercevra que le commissaire des naufrages n'est pas d'avis que le naufrage doit être attribué à un danger inhérent à la baie de Fundy, mais qu'il provient d'autres causes.

Il est regrettable, lors d'un désastre semblable, qu'on tente de dénigrer un endroit où des eaux où la navigation doit avoir lieu au Canada. Il arrive que des récriminations se font entendre au sujet des dangers de la navigation de la baie de Fundy. Certes, la baie de Fundy a ses dangers, comme toute nappe d'eau navigable; à mon avis, cependant, il a été démontré, à mainte et mainte reprise, que les dangers que présente la na-

vigation de cette baie ne sont pas plus grands que ceux de beaucoup d'autres mers. Il y a déjà quelques années, du temps que feu le sénateur Ellis faisait partie de la députation, des plaintes de cette nature furent exprimées en cette enceinte, à propos d'un projet de subventionnement d'une ligne de paquebots reliant certains ports de la Grande-Bretagne au Canada. C'était en 1887 et 1888. Le sénateur Ellis consigne dans le compte rendu des débats, où toute personne intéressée l'y trouvera, un document soigné émanant de la chambre de commerce de Saint-Jean indiquant le nombre de navires entrant ou sortant de la baie de Fundy et du port de Saint-Jean, ainsi que le nombre de sinistres survenus durant une longue période. Les statistiques établissaient hors de tout doute que la baie de Fundy n'était pas particulièrement dangereuse pour les navigateurs, et que les sinistres au cours d'un certain nombre d'années n'y ont pas été plus nombreux que dans bien des ports dont on ne se plaint pas spécialement. Il ne convient pas que je m'arrête à parler des dangers de la navigation sur le Saint-Laurent; ceux-là aussi ont été grandement exagérés. Ces années dernières, grâce aux feux et balises et aux moyens de protection qui ont été adoptés, il s'est produit une grande amélioration. Une comparaison établira, je pense, que les accidents n'y sont pas plus nombreux, sont peut-être moins nombreux que sur le grand fleuve Saint-Laurent—dont personne ne se plaint—depuis la mer jusqu'à Québec et Montréal.

M. l'ORATEUR: Ce débat, à mon avis, s'est prolongé suffisamment.

M. CARVELL: La question est très importante, monsieur l'Orateur. Que l'honorable ministre ait le loisir de poursuivre son discours.

M. l'ORATEUR: Ce serait établir un précédent fâcheux, je pense.

L'hon. M. HAZEN: Je dois accepter votre décision, monsieur l'Orateur; mais peut-être se présentera-t-il quelque occasion plus favorable pour la délibération de la question soulevée très opportunément par l'honorable député de Carleton (N.-B.). Je me bornerai à dire que l'accident en question n'a pas eu lieu dans la baie de Fundy. On constatera, si je ne me trompe, que l'enquête conduite par le commissaire des naufrages au sujet de l'accident arrivé au "Cobequid" sera l'objet d'une grande publicité, et le public sera mis au courant de totutes les circonstances, le plus tôt possible.

SERVICE POSTAL DU COMTE DE WESTMORELAND.

M. EMMERSON: Je signale à l'attention du ministre des Postes les conditions dans lesquelles se fait le service des postes entre Sackville, dans le comté de Westmoreland, et l'extrémité est du comté, en suivant les voies ferrées du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard. Il m'arrive un télégramme de l'est du comté de Westmoreland, conçu en ces termes:

> Aucun train sur cette route depuis le 19. Pas de courrier du 19 au 23. Le courrier nous arrive maintenant par voiture. Le service aurait pu facilement être repris le 23 ou 24. Impossible de se faire donner une explication au bureau du chemin de fer; aucun remède n'est indiqué.

La ligne à laquelle il est fait allusion relie Sackville au cap Tourmentin. Elle se rattache à certaines saisons à un service postal aboutisstnt à Summerside, dans l'île du Prince-Edouard. Le ministre des Postes voudra-t-il dire si on l'a averti que le chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard est enterré sous la neige, que les courriers ne circulent plus depuis le 19 du courant? Cette partie du pays est très peuplée, et naturellement ses habitants tiennent beaucoup à ce que le service postal fonctionne. Ce service est quotidien lorsque les trains circulent, mais apparemment il leur fait défaut au moment actuel.

L'hon. L. P. PELLETIER (ministre des Postes): Des faits de cette nature sont fréquemment signalés au département. Le malheur est que les compagnies de chemins de fer, bien qu'elles se soient engagées envers l'administration postale à transporter les courriers, ne sauraient dans certaines circonstance être forcées de remplir leurs engagements. Dans l'espèce, un règlement de l'administration prescrit de mettre à réquisition des voitures et autres moyens de transport pour la livraison en bon ordre des courriers. Le cas particulier signalé par l'honorable député ne m'a pas été signalé, parce que, sans doute, les employés ont ordre dans le cas où un moyen fait défaut de prendre aussitôt le moyen le plus effectif après celui-là d'assurer la livraison du courrier, et c'est ce qui va se faire dans le cas actuel.

L'"OCEAN LIMITED."

M. EMMERSON: Vendredi dernier, l'administrateur général de l'Intercolonial fit parvenir aux journaux des Provinces maritimes avis de la suppression, à partir de lundi de cette semaine, c'est-à-dire d'aujourdd'hui, de vingt-trois trains de l'Intercolo-

nial, y compris l'Ocean Limited. Le fait a-t-il été porté à la connaissance de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, et, dans l'affirmative, des instructions ont-elles été données pour la radiation de cet ordre et la continuation du service de l'Ocean Limited comme auparavant? Le ministre est-il en mesure de nous renseigner quant aux autres trains, et de nous dire quels sont les trains de l'Intercolonial qui doivent être supprimés?

L'hon. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je ne sache pas que vingt-trois trains doivent être supprimés. Le service de l'Ocean Limited doit être maintenu, et je serai en mesure d'informer la Chambre, demain ou après-demain, si ce train doit être supprimé d'ici deux mois.

M. EMMERSON: Dois-je comprendre que le ministre ne connaît rien de la suppression des vingt-trois trains en question?

M. COCHRANE: C'est bien cela.

M. EMMERSON: Il a été donné un ordre à cet effet.

M. COCHRANE: Je n'en ai jamais entendu parler.

COMITE DE SELECTION.

Sir WILFRID LAURIER: Si le premier ministre était à son siège, je lui ferais remarquer que le comité nommé d'ordinaire en vue de la formation des comités spéciaux permanents de la Chambre n'a pas ensore été convoqué. Quelqu'un de ses collègues ne devrait-il pas le lui rappeler?

M. STANFIELD: Si le comité en question n'a pas encore été convoqué, c'est que le principal whip (M. Pardee) a demandé que le comité ne se réunisse pas avant son retour.

COMMISSION D'ENQUETE AU SUJET DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

M. GRAHAM: L'honorable ministre des Chemins de fer aura-t-il l'obligeance de nous dire quand nous pouvons compter sur le rapport de la commission d'enquête nommée au sujet de la construction du chemin de fer Transcontinental?

M. COCHRANE: Je compte qu'il nous arrivera cette semaine.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE DISCOURS DU TRONE.

La Chambre passe à la suite de la discussion, ajournée le vendredi, 23 janvier, sur la motion de M. H. F. McLeod proposant qu'il soit présenté une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en réponse à son discours d'ouverture de la session, ainsi que du projet d'amendement déposé par sir Wilfrid Laurier.

M. D. A. LAFORTUNE (Montcalm): Monsieur l'Orateur, lors de l'ajournement de la séance, vendredi soir, je commentais les observations que l'honorable solliciteur général venait de faire sur la conduite du Sénat, à propos d'un octroi pour les bonnes routes. L'honorable solliciteur général prétendait sincèrement, je n'en ai pas de doute, que le Sénat n'avait pas le droit d'amender le bill que cette Chambre avait adopté, parce que, disait-il, lorsqu'il s'agit d'un "money bill", d'un bill demandant la dépense d'une certaine somme d'argent, le Sénat ne peut pas modifier, ajouter, retrancher ou changer la nature et la destination de ce bill. Il prétendait en outre que ce bill n'était pas intitulé "money bill", mais que, dans le fond, c'en était un tout de même, et que le Sénat n'aurait pas dû y toucher.

J'ai dit l'autre soir, et je le répète, qu'il y a des douzaines et des douzaines d'hommes éminents dans cette Chambre et de même au Sénat, qui ont certainement autant de savoir et de connaissances que le solliciteur général. Ce dernier a bien le droit de donner son opinion; il a le droit d'être presque certain qu'il est dans le vrai; mais il doit laisser la même latitude, la même liberté aux autres de penser et d'agir de la même manière.

Le leader de l'opposition au Sénat (sir George Ross) n'est pas le premier venu. Il a passé sa vie dans les parlements, ayant été longtemps premier ministre de sa province et, aujourd'hui, il a autour de lui, pour l'aider dans son travail, des hommes de longue expérience; des hommes qui connaissent aussi bien que le solliciteur général les lois et la constitution du pays. Je nie au savant solliciteur le droit de traiter, aussi cavalièrement qu'il l'a fait, l'attitude de ceux qui ne partagent pas ses vues en disant: c'est enfantin, c'est ridicule, c'est insensé... Il y a dans cette Chambre un grand nombre de députés qui ont consacré leur vie à l'étude; qui connaissent le droit constitutionnel et les usages parlementaires parfaite-

ment; des hommes qui étaient membres de cette Chambre, longtemps avant l'arrivée du solliciteur général ici, et qui ont différé d'opinion avec lui. Lorsque j'ai eu occasion de prendre la parole après lui, l'autre soir, je l'ai fait avec connaissance de cause, après avoir étudié la question de droit soulevée par lui, et j'en suis arrivé à la conclusion qu'il ne pouvait pas conclure dans l'affirmative comme il l'a fait.

Le savant solliciteur général devrait savoir une chose, c'est que, s'il est vrai que l'on peut faire un joli petit livre avec ce qu'il sait, on peut en faire un très gros avec ce qu'il ne sait pas.

J'ai examiné avec soin le discours du trône. Je l'ai trouvé bien préparé, bien fait, d'une forme irréprochable, mais terriblement pauvre d'idées. On n'y trouve rien qui vaille, si ce n'est l'expression des sympathies adressées à la famille royale. A part cela, il n'y a pas grand'chose qui mérite de retenir l'attention.

J'ai souri lorsque j'ai lu le paragraphe annonçant l'augmentation du nombre des sénateurs. Pourquoi augmenter le nombre des sénateurs avant le nombre des députés? D'habitude, on ne nomme des sénateurs qu'après avoir eu la décision des mandataires du peuple. Ici on commence par augmenter le nombre des sénateurs; c'est ainsi que le Gouvernement actuel procède. Nous, nous appelons cela mettre la charrue devant les bœufs. Le bon sens voudrait pourtant que l'on augmente d'abord le nombre des députés qui expriment la pensée populaire. En tous cas, j'ai hâte de voir ce bill devant la Chambre.

J'ai été surpris de voir que le discours du trône ne nous dit pas un seul mot de la marine, ni des 35 millions votés malgré nous pendant la dernière session. Pourtant cette loi, au dire de la droite, était la plus importante, son urgence était telle qu'il fallait tout mettre de côté pour la passer. Le solliciteur général—comme je le disais tout à l'heure—est très fort et il a même essayé de nous faire accroire que deux et deux font cinq. C'est lui qui s'est chargé de faire voter une loi de clôture sans la soumettre à un comité qui l'examinerait et la soumetterait de nouveau à la Chambre. Rien de tel n'a été fait. Et pourtant cette loi de clôture était inventée pour faire passer la loi de la marine. On n'en trouve pas un mot dans le discours du trône. J'ai été très surpris de voir que les membres de la nouvelle administration avait abandonné la marine qui a causé tant de trouble, qui a fait tant de mal. Cette marine pourtant était bien nécessaire puisqu'elle devait sauver l'empire britannique! Or, on n'en trouve pas un mot dans le discours du trône, absolument rien.

Quand je vois M. Foster, le ministre du Commerce, que je salue avec plaisir, je me demande si on ne l'a pas fait revenir exprès pour me répondre? Où était-il allé? Personne ne répond. Etait-il en Chine, au Japon, en Australie, en Asie, personne ne l'a dit. Comme je me levais pour prendre la parole, je le vis apparaître. Je commence à croire que je suis un homme très important puisque l'on a fait revenir l'homme le plus expérimenté, le plus retors, le plus fort que l'on ait à la droite, pour me répondre.

Aussi, on voit, par les gros canons, on voit par les journaux ministériels que le très honorable premier ministre s'en irait peut-être à Londres nous représenter en Angleterre comme Haut Commissaire. On voit également que le ministre des Travaux publics (M. Rogers) va peut-être s'en aller à Londres comme notre représentant en qualité de Haut Commissaire. Si tous les gros canons partent, il n'est pas étonnant que l'on fasse revenir les autres pour les remplacer. Quant à moi, j'aurais plaisir de garder l'honorable M. Rogers avec nous, car on a tant de plaisir, quand il nous bâillonne, que je veux le garder parmi nous.

Maintenant, monsieur l'Orateur, qu'est devenue la marine? La présente nécessté de voter 35 millions pour éviter la guerre allemande qui devait éclater incessamment. Il fallait, d'après ces messieurs, il fallait absolument envoyer ces 35 millions ou sinon, c'était la banqueroute de l'Angleterre. On nous disait que la marine Laurier n'était que de fer-blanc et ne valait rien. Nous pouvions facilement voter ces 35 millions, parce que le pays était prospère, disaient-ils. Nous avons des surplus tous les ans; on peut facilement envoyer 35 millions, faire un cadeau de noces et le pays n'en souffrira pas. Malgré l'opposition, malgré une lutte des plus acharnées, la Chambre a voté ces millions. Ce bill fut envoyé au Sénat. Les sénateurs devaient prendre la chose comme on prend une pilule, un petit peu dorée pour la leur faire avaler plus aisément. Mais on ne fait pas avaler ces pilules aussi aisément aux vétérans du Sénat. Celui qui était chargé de défendre les intérêts canadiens n'est pas le premier venu; il a dit aux ministres: vous avez crié sur tous les toits, vous avez répété et vous avez affirmé dans la Chambre, et un grand nombre de vos amis parmi les députés ont déclaré partout: pas de marine sans

avoir consulté le peuple; aucune dépense de ce chef avant qu'il n'y avait eu un plébiscite sur lequel le peuple serait appelé à voter. Les ministres de la province de Québec dans le cabinet surtout, du premier au dernier, criaient bien fort: non, pas de marine, maudite marine, nous n'en voulons pas; nous nous couperons le poignet plutôt; on se battra, on révolutionnera s'il le faut, mais pas de marine avant d'avoir consulté le peuple.

Rendus au Parlement, c'est la marine qu'il faut voter et dépêchons-nous. Mais l'honorable leader du Sénat (sir George Ross) n'est pas un homme à se laisser jouer. Il a répondu à l'honorable premier ministre et à ses amis: vous avez dit pas de marine avant de consulter le peuple; allez devant le peuple, vous devez tenir votre parole.

Il est bien pénible, monsieur l'Orateur, de constater que des hommes qui sont chargés d'administrer les affaires d'un pays, aussi important que le nôtre, puissent se moquer ainsi de la déclaration de la veille en se contredisant le lendemain.

N'est-il pas pénible d'avouer au peuple que ceux qui gouvernent ne tiennent pas leur parole, se moquent de leurs promesses dès qu'ils sont arrivés au pouvoir et qu'ils sont passés de la gauche à la droite de l'Orateur, et ont pris des portefeuilles; cela les a fait changer et mettre de côté leurs promesses de la veille. Si un pauvre homme en faisait autant on lui dirait qu'il ne vaut pas grand'chose. Un homme qui ne tient pas sa parole ne vaut rien. Un homme public n'a pas le droit le lendemain de faire le contraire de ce qu'il a promis la veille.

Je vois avec plaisir que l'on va présenter un bill qui me plaît, je ne m'en cache pas. Je suis bien tenté de l'approuver si son auteur est de bonne foi comme il semble devoir l'être. Ce bill, c'est celui soumis par M. Lespérance, de Montmagny, rappelant la loi de la marine. Si ce député est sincère et de bonne foi, et comme je le crois, un homme d'honneur—car il occupe une position sociale considérable—je crois que je voterai le rappel de cette loi de la marine. Comment, dira-t-on, allez-vous ainsi vous contredire, vous qui avez voté pour cette loi? Il est vrai que j'ai voté cette loi, mais dans le temps nous avions un pays prospère, et nous avions des millions, et de plus, l'on nous disait qu'il était nécessaire de voter cette loi et que le revenu était suffisant pour faire face aux dépenses qu'elle entraînerait sans affecter le crédit national.

Mais depuis, les temps ont bien changés. Le ministre des Finances a été obligé d'avouer que nous étions en face d'une crise sérieuse, que nos finances étaient très embarrassées, que le commerce n'était plus prospère et qu'il ne faillait pas songer à changer le tarif, parce que cela nuirait au commerce. Je suis à me demander si nous pouvons encore faire les dépenses occasionnées par une marine nationale. En votant le rappel de la loi, je ne me mettrais donc pas en contracdiction avec moi-même. L'état des finances du pays étant changé, l'urgence disparue, le péril allemand évanoui, tout étant rentré dans l'ordre et dans la paix, pourquoi alors avoir une marine si nous n'avons rien à craindre, pourquoi dépenser inutilement tant de millions?

Lorsque j'avais décidé de bâtir un château, j'étais en position de le faire, mais si je fais des pertes considérables sur mes stocks, si des dépenses imprévues m'arrivent, est-ce que je n'ai pas le droit de dire à mon architecte: Halte-là, mes finances sont obérées, elles ne sont plus ce qu'elles étaient lorsque j'avais décidé de bâtir ce château et, par conséquent, je ne puis plus faire cette dépense. Ne serais-je pas aussi justifiable aujourd'hui de voter le rappel de cette loi de la marine que le Gouvernement n'a pas voulu mettre à exécution lorsque les finances du pays ne sont plus ce qu'elles étaient autrefois, lorsque la position financière nous permettait de faire quelque chose dans le sens que nous avions adopté.

Je ne sais pas du tout ce que le chef de mon parti va décider. Je ne sais pas du tout quelle position il va nous conseiller de prendre; mais si je suis libre,—comme j'ai l'habitude de l'être,—si je puis exercer librement mon opinion, ma pensée et mon vouloir, je déclare à l'honorable député de Montmagny que je voterai avec lui, mais je lui dis: soyez sincère et que ce bill ne soit pas une ruse.

L'honorable député a l'habitude d'être droit dans tout ce qu'il fait. Si j'ai l'assurance que ce bill est présenté de bonne foi, et dans les meilleurs intérêts de notre pays, il aura probablement mon appui.

La marine était nécessaire autrefois; tout le monde était d'accord sur ce point. Je vois en ce moment l'honorable ministre du Commerce (M. Foster) à son siège. Certes, il n'est pas le premier venu. Lui et tous ses amis, en 1909, donnaient la main aux libéraux pour dire au premier ministre d'alors

(sir Wilfrid Laurier): il est nécessaire de construire une marine. Sur cette déclaration unanime de toute la Chambre, on ne vit que l'honorable M. Monk qui n'y avait pas donné son adhésion. Mais j'étais fier, plus tard, d'entendre ce monsieur dire: je n'étais pas à la Chambre en 1909 au moment où cette résolution a été votée; mais il ajoutait: si j'avais été présent, j'aurais voté pour.

Or, il est donc certain et indiscutable que les deux partis politiques s'entendirent à ce moment pour approuver ce que plus tard le cabinet Laurier a fait, c'est-à-dire l'achat de deux navires comme modèles et la continuation de cette construction navale au fur et à mesure que les finances du pays le permettraient.

Mais ces messieurs de la droite se sont ravisés plus tard. Il se sont dit: si on laisse voter cette marine, M. Laurier restera au pouvoir tant et aussi longtemps qu'il le désirera. Voilà une bonne occasion de l'embarrasser, de jeter des bois dans ses roues, changeons de tactique, de mode d'action. Et ces messieurs sont allés devant le peuple avec de nouvelles opinions; la conséquence en a été que nous avons été battus sur cette question, mêlée et entremêlée d'une autre question aussi importante, celle de la réciprocité.

Eh! bien, j'ai le droit aujourd'hui, en face de cette situation, de dire que les honorables messieurs de la droite n'ont pas été sincères dans leur conduite; qu'ils n'ont pas racheté la parole donnée; mais quand ils reparaîtront devant le peuple, pour le renouvellement de leur mandat, le peuple sera sévère dans ses revendications. Il leur demandera un compte fidèle, exact, avec pièces justificatives à l'appui. Il leur dira: qu'avez-vous fait de la marine? Vous vous étiez engagés à ne jamais dépenser un centin de ce chef avant de soumettre la chose à l'électorat. Promesse que vous n'avez pas tenue en votant ces 35 millions.

Je passe maintenant à un autre ordre d'idée. L'honorable solliciteur général a dit, l'autre soir, que le Sénat n'avait pas le droit de faire l'amendement qui a été fait au bill des routes. J'ai déjà discuté cette question et je ne veux pas me répéter. Mais je dis que cette Chambre n'avait pas le droit de demander de dépenser quoique ce soit pour cette fin, à moins d'établir qu'elles étaient les routes à faire; dans quelles parties de chaque province ces routes devaient être construites; quel montant devait être dépensé dans chaque province; de quelle manière et sous l'autorité de qui ces deniers devaient être dépensés. La majorité de cette Chambre n'ayant pas voulu spécifier les détails que je viens de donner, je dis sans hésitation que le Sénat avait parfaitement le droit de présenter l'amendement qu'il a fait. Et quand j'entendais certains honorables députés, au cours des dernières élections partielles, prétendre que si nous n'avions pas les routes projetées par la Chambre, la faute en était au Sénat libéral; je ne pouvais m'empêcher de dire que ces messieurs étaient de mauvaise foi.

Quand on dit aux cultivateurs: Vous n'avez pas eu les routes promises, ni l'argent voté pour ces routes, mails c'est la faute du Sénat, c'est la faute des libéraux qui n'ont pas voulu se rendre au désir de la Chambre des communes. Vous n'avez pas eu la protection que vous devriez avoir parce que le Sénat a tué le bill. Un pareil langage est une injure grossière pour les membres du Sénat, car c'est leur attribuer des motifs et des intentions qu'ils n'avaient pas.

Puis, l'appel au peuple! Le fameux plébiscite on n'en trouve pas un seul mot dans le discours du trône, et les nationalistes eux-mêmes n'ont pas osé présenter un bill demandant l'appel au peuple. Pourtant ils avaient bien promis et répétés sur tous les tons et sur toutes les tribunes publiques qu'ils voulaient l'appel au peuple. Pas une seule assemblée n'a été tenue au cours des dernières élections sans que les nationalistes aient crié bien fort: il faut l'appel au peuple, il faut un plébiscite, et nous combattrons toute demande faite par le nouveau Gouvernement si cette demande n'est pas approuvée par un appel au peuple.

Ces messieurs ont pris le pouvoir depuis septembre 1911 et nous sommes en 1914, et c'est la première fois que l'on voit un mouvement destiné à racheter les promesses faites en 1911.

Et la question de réciprocité? On disait alors: "Let well enough alone". Le pays était prospère et par conséquent il n'y avait pas lieu de faire des changements, disaient ces mesieurs. Aujourd'hui ils ne peuvent pas dire "Let well alone", mais; " Let bad alone ". Le crédit public est entamé, le coût de la vie est beaucoup plus cher qu'il ne l'était et quand on demande au Gouvernement d'y remédier, il répond: " Let bad enough alone ". N'y touchons pas. C'est là un signe que les temps sont changés. Un autre signe, c'est que le commerce ne va plus et que la prospérité d'autrefois n'existe plus.

Je vois que l'honorable ministre des Finances disait—j'ai lu cela dans le " Star " de samedi soir—que l'opinion publique ne

demandait pas un changement de tarif. Pour dire cela, le ministre doit chercher sa prétendue opinion publique dans les cercles intéressés, chez les manufacturiers qui ont intérêt à continuer à faire les gros dividendes qu'ils se paient. Mais que le ministre des Finances descende dans le peuple, qu'il consulte la population et il s'apercevra que l'opinion publique demande un changement de tarif. Qu'il s'adresse aux ouvriers, qu'il aille aux classes agricoles et il verra que ces classes demandent d'être protégées davantage. Mais s'il se contente de se renseigner dans le milieu où il vit, je crois bien que l'opinion qu'il recueille n'est pas la même.

Je dis que la saine opinion publique demande un changement de tarif afin de donner une plus grande protection à ceux qui y ont droit.

Monsieur l'Orateur, à Montréal, les chambres de commerce, les corporations commerciales les plus importantes, demandent à grand cri la construction immédiate du canal de la baie Georgienne, et je suis étonné de ne pas voir dans le discours du trône une mention quelconque à cet effet. Comment se fait-il que l'on se moque ainsi d'un milieu aussi important que la métropole du Canada. On ne répond même pas à ces nombreuses pétitions qui ont été adressées au Gouvernement. Pas un mot, pas même un refus. Pas une seule raison donnée, pourquoi le Gouvernement ne commencerait pas immédiatement la construction de ce canal. On parle de nommer une commission. Mais il y a cinquante ans que commissions sur commissions ont été nommées. Il y a 50 ans que l'on fait des travaux d'ingénieurs et d'experts pour s'assurer de la possibilité de la construction de ce canal, et toujours des rapports favorables ont été faits en disant que la construction s'impose.

Si on ne veut pas mettre à exécution la loi Laurier au sujet de la constructin d'une marine; si l'on ne veut pas continuer à dépenser 35 millions que la Chambre a votés malgré nous, pour la marine anglaise; eh! bien, construisons ce canal, dépensons l'argent que ces messieurs voulaient mettre au service de la marine dans la construction de ce canal. Non, ces messieurs ne veulent rien faire, si ce n'est se croiser les bras et gouverner.

Quand il s'agit, par exemple, de dépenser pour la milice, pour faire du "drill", exercer les soldats; dépenses sur dépenses, voyages sur voyages, millions sur millions, dans ce cas-là, on n'est pas particulier. On ne consulte pas le peuple et on dépense les fonds à profusion.

Je dis que le Gouvernement ne fait pas son devoir en n'écoutant pas la voix des grandes corporations qui demandent la construction immédiate de ce canal.

Monsieur l'Orateur, un jour je lisais que le ministre des Finances (M. White) avait eu à négocier un emprunt de 20 millions à Londres—c'était un gros chiffre—et qu'il n'avait pas réussi; que l'Angleterre ne lui avait laissé avoir que 10 millions. Voici un pays comme le Canada qui se trouve dans la nécessité d'aller emprunter de la mère patrie.

4 p.m. Faire à l'Angleterre un cadeau de 35 millions lorsque nous étions à la veille de lui en demander vingt pour l'exécution de travaux plus urgents et plus nécessaires pour notre pays, c'était très drôle! N'est-ce pas humiliant pour notre pays d'être ogligé de demander à emprunter des millions à l'Angleterre et de lui offrir en même temps un pareil cadeau tout simplement pour montrer notre générosité? Avant d'acheter un piano ou une robe de soie pour sa femme, on paye son boulanger, son épicier, son cordonnier, en un mot tous ceux qui fournissent le strict nécessaire.

Je regrette que l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Burrell) ne soit pas à son siège, j'aurais quelque chose à lui dire. Je suppose qu'il a été nommé ministre de l'Agriculture parce qu'il connaissait quelque chose en fait d'agriculture, qu'il était au courant des besoins des cultivateurs. S'il était ici, je lui demanderais comment il se fait qu'il n'ait pas encore pensé aux cultivateurs, comment il se fait qu'il n'y a pas un mot dans le discours du trône indiquant qu'il a du souci pour les intérêts agricoles? C'est pourtant une industrie importante, et ici, je parlerai d'une culture qui a une très grande importance dans mon comté, celle du tabac. Pourquoi le gouvernement n'augmenterait-il pas les droits sur les tabacs étrangers afin de favoriser l'avantage de nos tabacs canadiens. Nos cultivateurs de tabac luttent contre les tabacs étrangers. Autrefois le gouvernement a fait beaucoup de sacrifices pour encourager et développer la culture du tabac canadien, mais le temps est arrivé de faire encore davantage. On devrait imposer un droit de cinq sous par livre sur les tabacs étrangers afin d'aider aux cultivateurs à améliorer leur culture et leur sol. Ceux qui connaissent quelque chose en agriculture savent que le sol appauvri a besoin d'être reconstitué. Nos cultivateurs

pourraient lutter assez facilement contre la concurrence des tabacs étrangers s'ils étaient en position de rendre au sol la fertilité qu'il a perdu. Il faut remettre au sol les éléments que cette culture lui a enlevés et pour cela acheter de la potasse qui coûte $50.00 la tonne. Comment les cultivateurs peuvent-ils faire aujourd'hui une telle dépense quand le Gouvernement ne fait rien pour les aider? Imposez donc une taxe additionnelle sur les tabacs étrangers venant de la Havane, du Kentucky et autres pays, tabac qui font la concurrence à notre tabac canadien.

Par là nos cultivateurs pourraient faire cette dépense pour redonner au sol sa fertilité et au lieu de récolter mille livres à l'arpent, ils pourraient avoir quinze cents livres de tabac à l'arpent.

Je discutais la chose avec un des employés du Gouvernement, un homme de talent et d'une grande expérience, français d'origine, M. Charland, principal employé au département de l'Agriculture, en ce qui concerne la culture du tabac. Il me disait, si le tabac, dans notre pays, était cultivé dans de bonnes conditions, le sol bien préparé, devrait rapporter deux mille livres par arpent lorsqu'il en donne à peine mille. Cela est dû, dit-il, à ce que le sol manque de potasse. On a trop enlevé du sol par la culture du tabac, il faut lui rendre cet engrais.

Eh! bien, le ministre de l'Agriculture n'a pas un mot dans le discours du trône pour faire voir qu'il est soucieux des intérêts agricoles. Sous l'ancienne administration, j'avais attiré l'attention du ministre de l'Agriculture (M. Fisher) sur l'encouragement à l'agriculture. Je lui avais demandé l'établissement de stations agricoles dans les principaux districts de la province. Il m'avait donné sa parole qu'il s'en occuperait bientôt. Mais aujourd'hui il n'y a pas un mot à ce sujet. Quel serait l'effet de ces stations au point de vue des cultivateurs? Nous avons à Ottawa une ferme expérimentale qui a coûté des millions. Je ne blâme pas ces dépenses, car, je crois que cela est nécessaire, mais je dis qu'il devrait y avoir un démembrement de la ferme expérimentale. Les cultivateurs des comtés environnants, dans l'Ontario et Québec, viennent chaque année faire un voyage d'études à la ferme expérimentale. Ils arrivent à Ottawa vers midi, prennent le lunch et vont faire une tournée d'inspection à la ferme. Cela leur donne à peu près deux ou trois heures, et ils s'en retournent chez eux pas plus avancés que s'ils n'étaient jamais venus. Je dis que le meilleur moyen serait de démembrer la ferme expérimentale en établissant des stations agricoles dans les principaux groupes de cultivateurs de la province. Que l'on commence à Trois-Rivières, par exemple, puis à St-Hyacinthe, dans les comtés de Richelieu, Joliette, Terrebonne, St-François et ailleurs. Ces stations auraient pour objet de faire des démonstations sur les lieux, de donner aux cultivateurs l'instruction qu'ils ont droit d'avoir.

Il me faisait peine de constater, il y a quelques jours, que les cultivateurs de la province d'Ontario avaient pris 53,000 échantillons de grains de semence l'année dernière, pendant que la province de Québec n'en avait demandé que 9,000.

Je voudrais, monsieur l'Orateur, qu'il y eut des stations nombreuses pour la distribution de ces grains de semence; qu'on les donne aux portes des églises, le dimanche; qu'on les passe de porte en porte si cela est nécessaire, afin de mettre nos cultivateurs de Québec en état de lutter avec les autres provinces. Nous avons les bras vigoureux, l'endurance et le sol; nous avons des hommes industrieux et sobres, mais ils ne sont pas assez protégés sous ce rapport. On s'occupe bien des industriels, des manufacturiers, mais le cultivateur est chose négligeable, chose à laquelle on ne pense pas.

Quant aux élections partielles, j'en dirai un mot tout à l'heure. Je voudrais que le Gouvernement prit des mesures immédiates pour permettre aux cultivateurs de réaliser des profits plus considérables; il devrait nommer des experts qui iraient dans chaque comté examiner le sol, voir ce qui lui manque, enseigner la manière de procéder, la façon de couper, pendre et faire sécher le tabac, comment il doit fermenter et le reste.

N'est-ce pas ce que le Gouvernement a fait pour les beurreries et les fromageries? Pourquoi n'en ferait-il pas autant pour la culture du tabac.

On se plaint que les cultivateurs abandonnent la campagne, que la vie est très chère, mais on ne semble pas se douter que tout cela est dû au fait que le cultivateur ne reçoit pas l'encouragement qu'il devrait avoir. Les cultivateurs abandonnent leur ferme, cessent de cultiver et s'en viennent à la ville travailler dans les industries. Tout cela est peut-être vrai, mais quel est le remède à un pareil état de choses? Ce re-

mède serait de les protéger davantage. Si nous avions un ministre d'Agriculture expérimenté, qui voulut se rendre compte des nécessités de la situation en se renseignant auprès de ceux qui demandent sa protection, il verrait bien vite que ce que je dis est vrai.

On va, paraît-il, augmenter la représentation des villes et pour cela diminuer celle des campagnes. En voilà un bon moyen d'encourager les cultivateurs à rester sur leur ferme. On prétend que les villes n'ont pas assez de représentants et on voudrait leur en donner plus au détriment de la campagne. Qu'un député de Montréal représente cent mille âmes ou vingt mille, cela ne fait pas grande différence, car c'est le même territoire, et un député d'une ville peut en cinq minutes annoncer qu'il tiendra une assemblée de ses électeurs dans tel ou tel endroit et tout de suite il aura des milliers d'auditeurs qui iront l'entendre. Mais il n'en est pas de même pour moi, loin de là, et pour rencontrer mes électeurs il me faut voyager pendant des semaines et même un mois par des chemins rocheux, traverser les Laurentides, afin de leur dire ce que j'ai fait et ce que j'ai demandé dans leur intérêt.

Ce n'est pas tant la population qu'il est important de compter, c'est le territoire que l'on doit couvrir. Il est plus difficile pour moi de parler à mes électeurs, dont le comté n'est pas très populeux, qu'à un député d'une grande ville de parler aux siens. Dans les villes, les électeurs ont des journaux, des corps publics, des grandes corporations pour les renseigner. Dans cinq minutes, chaque matin, ils peuvent lire le compte rendu de tout ce qui se passe dans le monde; tandis que mes électeurs qui vivent dans les montagnes, où il est difficile de pénétrer, ne savent pas la moitié du temps ce qui se passe en dehors. Une partie du monde peut disparaître, ils ne le sauront pas; le pape peut mourir, et ils ne le sauront qu'après les autres. La marine Laurier, on n'en entend plus parler, mais ils ne le savent même pas.

Je dis donc qu'au lieu d'augmenter la représentation des grandes villes, on devrait la laisser ce qu'elle est et ne pas diminuer la représentation des campagnes. Mais on dit: la population des villes augmente énormément. Prenons par exemple la division de Maisonneuve, dont la population dépasse 100,000. Eh bien, je connais assez le député de Maisonneuve (M. Verville), pour savoir qu'il ne s'affraye pas de cela. Il peut convoquer tous les jours des assemblées sur un point quelconque de sa division et même deux ou trois par jour, et, de cette manière, venir en contact avec tous ses électeurs en très peu de temps. Dans les villes, on saute dans l'auto, on fait le tour de ses comités dans le temps de le dire, et on a parlé à tout le monde. Allez dans les Laurentides faire de l'auto, et vous m'en donnerez des nouvelles. Si vous voulez que la population des campagnes diminue davantage, maltraitez-là, comme vous menacez de le faire, en lui enlevant sa représentation au Parlement. Vous verrez que les fermes vont se louer et vous aurez de la misère à avoir des choux et des raves qui sont pourtant assez chers aujourd'hui.

Je regrette de ne pas trouver dans le discours du trône l'énonciation d'un mouvement que le Gouvernement devrait faire —et l'honorable M. Foster qui a parcouru l'Europe aurait dû nous rendre cet immense service lorsqu'il était à Londres—pour faire disparaître l'embargo sur le bétail canadien. Je ne vois rien dans le discours du trône sur ce point.

C'est beau de faire le commerce avec l'empire, mais quand nous envoyons nos animaux de l'autre côté des mers, on les regarde, puis on leur coupe le cou sur les quais sous le prétexte qu'ils sont atteint de tuberculose, mais on les mange tout de même. C'est ainsi que notre meilleur bétail est sacrifié à vil prix sous prétexte que l'animal mort la santé publique est protégée, mais on le vend à meilleur marché à la livre que s'il était considéré de la meilleure qualité avant d'être abattu.

L'honorable ministre du Commerce (M. Foster) a-t-il fait quelques démarches pour faire disparaître cet état de choses, cet embargo sur le bétail canadien? Si on vient nous répondre que le gouvernement Laurier n'a rien fait, lui aussi, pensez-vous que le peuple se contentera d'une telle réponse? Pensez-vous que le peuple a changé de gouvernement pour ne pas améliorer sa situation. Le peuple se rendra bien vite compte qu'il est pire qu'auparavant. J'accuse le Gouvernement d'inertie, de négligence grossière à l'égard des cultivateurs et pour ne pas avoir encore pris des mesures pour faire disparaître cette loi qui met cet embargo sur le bétail canadien. Vous voulez donner 35 millions à l'Angleterre lorsque nos animaux sont jetés sur les quais de cette manière-là!

Je suis cultivateur, je m'occupe de l'élevage des animaux, et je dis que c'est un crime que de ne pas faire des démarches afin qu'un pareil état de choses cesse au plus tôt. Vous vous plaignez que les cultivateurs abandonnent la ferme, commencez donc par

nous protéger, par nous aider et alors nous conseillerons à nos enfants de rester en culotte de toile et de ne pas prendre le chapeau de soie du monsieur de la ville. Mais auparavant donnez-nous la protection à laquelle nous avons droit.

Nous sommes les 70 pour 100 de la population du pays et cette classe si nombreuse est précisément celle qui est la plus mal protégée ou ne l'est pas du tout. Nous resterons à la campagne, mais à la condition que, de votre côté, vous fassiez votre devoir.

J'accuse les ministres canadiens de la province de Québec de ne pas prendre part d'une manière plus efficace à la protection à laquelle nous avons droit. Pas un mot, pas une ligne, absolument rien faisant voir qu'ils font quelque chose pour la classe agricole. Ainsi, par exemple, il y a requêtes sur requêtes, les journaux de toutes les provinces sont remplis d'opinions données à propos d'une exposition universelle qui devrait être tenue à Montréal. Des résolutions des chambres de commerce, des banques, des assurances, des grandes compagnies océaniques, etc., toutes s'accordent à dire qu'il faut absolument qu'une exposition universelle soit tenue à Montréal. Et nous n'avons pas un mot des ministres de la province de Québec; pas un mot que le Gouvernement est disposé à faire quelque chose; tout est silencieux chez eux. On dirait qu'ils sont ministres que pour ne rien faire, et ils réussissent bien. Pourquoi ne donnent-ils pas leur opinion sur la nécessité de faire quelque chose à l'occasion du cinquantième anniversaire de la Confédération? C'est comme si cela ne les regardait pas.

Eh bien, j'habite l'île de Montréal. Nous avons là des propriétés de grande valeur Nous avons droit de savoir quelle sera l'attitude du Gouvernement, quelle position il va prendre au sujet de cette exposition.

Je lisais, il y a quelques jours, dans un journal, quelque chose qui m'a bien surpris; je ne pouvais pas en croire mes yeux. Je lisais que le très honorable premier ministre, étant de passage à New-York, avait déclaré qu'il n'était pas opposé à la réciprocité. Lire dans un journal que le premier ministre avait dit à New-York, comme étant son "ipse dixit", qu'il n'était pas opposé à la réciprocité; mais c'est un comble. Et le très honorable premier ministre a laissé lire cela à tous les citoyens du Dominion.

Qui ne sait pas que l'honorable premier ministre a été l'instigateur du mouvement contre la réciprocité? Dans quel pays vivons-nous, grands dieux? Quels sont les hommes qui trompent ou quels sont les trompés? Le premier ministre laissant lire dans un journal qu'il n'était pas opposé à la réciprocité!

Eh bien, monsieur l'Orateur, il serait temps, pour la dignité de la Chambre, qu'il y eut une interpellation de faite afin de demander à ces messieurs de rendre compte de ce que les journaux leur font dire.

Il y a une autre question qui m'intrigue: c'est le fameux bill sur le Ne temere. Pauvre M. Laurier, on vous a mis bien des péchés capitaux sur la tête, en disant dans Ontario: si le Ne temere existe, c'est la faute de Laurier; c'est lui qui ne veut pas que les canadiennes catholiques se marient avec les protestants. Mettez-nous au pouvoir, et moi, M. Borden, je vous promets que ça marchera les mariages entre les protestants et les catholiques.

Comment se fait-il qu'on n'en entende plus parler. Est-il rendu à Jérusalem ? On avait promis pendant les dernières élections l'abolition de cette loi du Ne temere, on voulait faire passer une loi décrétant que le Ne temere serait mis de côté. L'ancien ministre de la Justice, sir Allen Aylesworth, un homme éminent, l'avocat le plus distingué que j'aie jamais connu, donna son opinion de concert avec son chef, Sir Wilfrid Laurier. Il déclara que la Constitution ne nous permettait pas de nous occuper de cette question, qu'elle n'était pas du ressort du Parlement fédéral, mais qu'elle relevait de la juridiction des législatures provinciales. Plus tard, on demanda l'opinion de l'honorable ministre de la Justice, (M. Doherty), un ancien juge, un jurisconsulte éminent, lui aussi, et son opinion corrobora celle donnée par M. Aylesworth et sir Wilfrid Laurier.

Cela ne contenta pas ces messieurs. Il fallu soumettre la question à la cour suprême du Canada afin de voir si les opinions émises par ces hautes autorités légales étaient bien fondées. On a donc soumis la chose à la cour suprême qui déclara, elle aussi, que cette Chambre n'avait pas juridiction. Mais il fallu aller encore plus loin et la question fût envoyée devant le Conseil privé en Angleterre. Mais là encore la décision donné par l'ancien ministre de la Justice et sir Wilfrid Laurier, fut maintenue. Mais tout cela a coûté cinquante mille piastres au pays, tandis que sir Wilfrid Laurier et sir Allen Aylesworth n'ont rien chargé. On a trouvé moyen de gaspiller ainsi cinquante mille piastres et aujourd'hui la question est morte et enterrée.

Il y a encore la question des écoles, la fameuse question des écoles; il n'y a rien dans le discours trône à ce sujet. Je n'y trouve pas un mot, pas une allusion. Et pourtant, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) en a-t-il parlé de cette question-là! Je voudrais bien le voir pour lui demander s'il serait encore disposé à traiter sir Wilfrid Laurier de rénégat, de parjure, de mauvais Canadien français, de lâche, comme il le traitait à la tribune populaire en l'accusant de ne pas avoir voulu régler cette question. Il n'avait pas assez d'injures à lancer à l'adresse de l'ancien premier ministre, l'accusant d'être un rénégat, un sans-cœur. Plus tard, lorsqu'on lui demanda quel était l'intention du Gouvernement sur cette question des écoles, il répondit de son siège en disant que, quant à la question des écoles elle avait été réglée par le règlement Greenway-Laurier, règlement que j'ai approuvé. Etait-il sincère lorsqu'il traînait l'ancien premier ministre dans la boue, ou lorsqu'il était lui-même à la crèche à son tour. Le député de Jacques-Cartier condamnait la politique de sir Wilfrid Laurier et ajoutait que celle de M. Borden était encore pire. Cela ne l'a pas empêché d'entrer dans le même gouvernement avec ce M. Borden. Il est vrai qu'il n'y est pas resté longtemps après avoir dit qu'il était boulonné, rivetté, cadenassé à son siège de ministre. Mais il n'a pas trouvé de cadenas pour l'y retenir et il s'est déboulonné, dérivetté et décadenassé, il a tout brisé et est sorti, mais depuis on ne l'a plus revu.

Voilà un homme bien enfargé, qui ne prend l'épouvante que le lendemain. Depuis qu'il a résigné, il s'est passé une chose bien drôle et qui m'a étonné; il n'a pas mis les pieds dans la Chambre, et à la fin de l'année, ses amis ont passé un bout de loi pour lui donner son indemnité parlementaire. Un homme qu'on voit tous les jours à Montréal, dans les rues; il donne des conférences et ne vient pas ici; mais cependant, à la fin de l'année, il reçoit son plein salaire. Nous, les simples mortels, quand nous perdons une journée, on nous retranche $15, mais pour ce monsieur, il a le droit de se promener partout aux dépens de l'Etat, et à la fin de l'année on mettra dans le budget de petits montants pour ceux qui ont été absents.

Eh bien, je condamne cette administration. Vous avez juré de prendre les intérêts du pays; de faire votre devoir comme députés; de rendre compte et de donner à César ce qui appartient à César. Je vous nie le droit de prendre les deniers publics et de les jeter aux quatre coins du pays.

Dans notre temps, lorsque nous avons demandé 140 millions, pour faire face aux dépenses du budget, nous n'étions que des hommes sans honnêteté, de mauvais administrateurs. Mais quand ils sont au pouvoir, ce n'est pas 140 millions; la dernière année de leur administration, je veux parler de l'année dernière,—a été de 250 millions. Qu'avez-vous fait de ces millions? Vous n'avez pas un mot dans le discours du trône faisant voir leur emploi. On me dira peut-être: c'est un peu vite: attendez les estimés, le budget du Gouvernement... Oui, mais si j'attends encore un peu, tout sera morfondu, gaspillé.

Je dis que ces hommes-là ne méritent pas la confiance du pays; la confiance que le peuple leur a donnée en 1911, ils ne méritent pas d'être sur les banquettes ministérielles. Le ministre des Finances a-t-il, au moins, fait voir qu'il avait pris des procédures pour faire annuler la vente d'une propriété de $300,000, située à Winnipeg, laquelle propriété a été sacrifiée pour $10.

Avez-vous fait quelque chose, avez-vous pris quelques procédures pour faire annuler cette malheureuse vente d'une propriété valant trois cent milles piastres cédée à un ami politique pour dix piastres? Et cela se passe dans le vingtième siècle, dans la capitale de mon pays! Ces messieurs ont-ils perdu la tête? On le croirait, vraiment. Non, aucune procédure n'a été prise pour faire annuler cette vente scandaleuse. J'accuse le Gouvernement d'incurie, de fraude, s'il ne fait rien pour faire annuler cette vente. On punit un pauvre homme qui tombe, qui prend cinq ou dix piastres à son prochain, on lui fait un procès au criminel, et on l'envoie au pénitencier pour un petit vol. J'ai l'honneur d'occuper dans mon district judiciaire comme avocat de la couronne depuis huit ans et il m'est arrivé de faire condamner plusieurs individus pour de petits vols de ce genre et on ne ferait rien, on laisserait impunis des voleurs, des fraudeurs, quand il y a des milliers de piastres en cause. Je dis que c'est là un scandale qui mène le pays à la banqueroute, et lorsque l'on devra des millions, on taxera le peuple pour payer ces millions! Tout cela prouve que ces messieurs n'étaient pas sincères.

Dans mon comté, des destitutions ont été faites à droite et à gauche. Un pauvre homme qui ne pouvait plus gagner sa vie parce qu'il n'avait qu'un seul bras, l'autre ayant été coupé par une machine à battre, a été destitué comme maître de poste, place que j'avais réussi à lui obtenir. On lui a enlevé son bureau de poste parce qu'il avait eu le malheur de dire: J'ai voté pour

M. Lafortune. On l'a mis à la porte sans que personne eut porté une seule plainte contre lui. Mais il s'était rendu coupable du crime d'avoir voté en ma faveur. On a aboli le bureau de poste qui portait mon nom. Les électeurs me demandèrent si je voulais que ce bureau porta mon nom. Je répondis oui, pensant que ce serait peut-être le seul honneur qui resterait à mes enfants. Mais cet honneur n'a pas duré longtemps et aujourd'hui ce bureau de poste s'appelle " Marion ", du nom du candidat que j'ai battu. On a en même temps mis ce pauvre homme qui était maître de poste à la porte. Et on appelle cela de la justice dans un pays civilisé comme le nôtre.

Eh bien, monsieur l'Orateur, ce fait-là a été répété dans des centaines de cas; on a destitué des hommes qui étaient morts, et on a appointé des morts. On a fait sortir des individus de prison pour les mettre en place. On dira: ça, c'est de la bonne administration; c'est du fair play. Voilà des coups du Gouvernement... " ô justice, que de crimes on commet en ton nom"...

Vous avez bien raison de constater, monsieur l'Orateur, que les aviseurs de la couronne ne sont pas pressés d'aller devant le peuple. Mais, on peut tromper quelqu'un quelquefois; on peut tromper plusieurs des fois; mais on ne peut pas tromper tout le monde tout le temps; et lorsque le terme d'office expirera, il faudra bien se soumettre et gare à vous, les infirmes—comme le manchot que vous avez mis dans le chemin—et les pauvres se lèveront pour crier vengeance, et, quant le peuple rue, il rue fort.

Il est une autre chose que je regrette de ne pas voir dans le discours du trône. Les chambres de commerce, les ban-
5 p.m. ques, les marchands de gros, les grandes corporations ont passé des résolutions demandant au Gouvernement une loi de faillite. Il n'en est pas question dans le discours du trône; le Gouvernement est sourd à toute demande.

Je termine par une dernière réflexion. On a parlé dans cette Chambre de l'élection de Châteauguay. Le premier ministre s'est réjoui en disant qu'il avait gagné l'élection de Châteauguay. J'ai pris part à la lutte, et j'ai vu de mes propres yeux et entendu de mes oreilles ce qui s'est passé dans cette lutte. Le Gouvernement pour gagner l'élection a promis des ponts; un pont entre Montréal et Caughnawaga qui devait coûter près d'un demi-million. Elisez notre candidat, disaient-ils, et vous aurez le pont. On va creuser la rivière et on va l'élargir pour la rendre navigable. On va vous donner un bureau de poste à Saint-Jean Chrysostôme; un chemin électrique entre Saint-Jean Chrysostôme et Saint-Antoine Abbé; on va vous faire un chemin carossable, mais votez pour le candidat du Gouvernement. On va vous faire des quais superbes, etc.....

On est entré chez des cultivateurs; on leur demandait: avez-vous des moutons?—Oui.—Combien? — Cinq. — Quel prix demandez-vous?—$500 pour les cinq.—Eh bien, c'est un peu cher, on va vous donner $25 en à compte, et on vous paiera le reste quand on viendra prendre livraison. On a acheté un chien coolie $50, on a payé $10 en à compte, aussi à compléter le prix de vente quand on viendra prendre livraison. On a ainsi acheté des bestiaux dans le comté de Châteauguay, soit pour empêcher les électeurs d'aller voter, soit pour les faire voter en faveur de leur candidat.

Après cela, il n'est pas étonnant qu'on ait perdu Châteauguay, mais cette élection est contestée et les faits que je viens de rapporter comme bien d'autres seront prouvés. Alors nous aurons la chance de prendre notre revanche et vous verrez que ce mauvais tour ne se répétera plus. On a gagné Châteauguay par la fraude, par la corruption, par la violation flagrante de la loi, comme on a gagné les élections générales en 1911. Mais ces machinations ne se répéteront plus et le peuple rendra justice à qui justice est dû.

Avant de reprendre mon siège et de terminer mes remarques, je tiens à dire que je n'ai fait qu'effleurer les diverses questions que ces messieurs n'ont pas mises dans le discours du trône. Nous les amènerons cependant devant la Chambre. Si on ne les a pas mises dans le discours du trône, c'est peut-être parce qu'on espérait par là même raccourcir la session. Mais nous allons faire le programme de la session avec sir Wilfrid Laurier, car c'est lui qui est encore et toujours le maître de la Chambre, qui conduit le pays qu'il a gouverné si longtemps. Pendant qu'il était au pouvoir on n'entendait pas parler de la misère qui règne aujourd'hui, il n'y avait pas de crise et tout le monde travaillait. Rien n'était trop cher, car tout le monde avait de l'argent à plein gousset. En attendant qu'il revienne au pouvoir, nous combattrons ceux qui gouvernent si mal le pays et, pour ma part, je ne craindrai pas d'aller devant mes électeurs et de leur dire ce que j'ai fait, ce que j'ai voulu faire et je reviendrai encore devant cette Chambre, parce que j'y ai fait mon devoir jusqu'à présent et que j'ai affaire à des électeurs honnêtes et intelligents.

M. ANDREW BRODER (Dundas): Je regrette de n'avoir pu, autant que je l'aurais voulu, comprendre le discours de l'honorable député qui m'a précédé (M. Lafortune). A certains égards, c'est peut-être heureux, car je ne veux pas parler bien longtemps. Il y a cependant certaines questions que je veux traiter. On a beaucoup parlé d'urgence, que l'urgence existât réellement ou non. Il est bien bon de discuter les forces relatives des marines de l'Allemagne et de l'Angleterre, mais il est certain que du moment que la Grande-Bretagne a un rival sérieux en mer, il y a urgence, quel que soit ce rival. Si l'on admet cela, notre responsabilité est évidente. De plus, je crois qu'avant d'essayer à construire une marine canadienne, nous ferions mieux de décider si nous allons nager ou voler. Nous savons tous que l'on discute beaucoup de ce temps-ci en Europe la question de flotte aérienne, et tant que nous n'aurons pas décidé si nous devons aller sur l'eau ou dans les airs, pourquoi le Canada n'utiliserait-il pas les chantiers anglais, qui ont coûté des centaines de millions de dollars, pour la construction de nos navires de guerre. Il y a encore un autre point que tout Canadien intelligent doit considérer. Si nous dépensons ces sommes énormes à créer des chantiers afin de construire notre flotte au Canada, il nous faudra dépenser aussi tous les ans beaucoup d'argent pour les perfectionner continuellement; autrement ils deviendront surannés.

Une autre question que l'on a aussi discutée fréquemment, est celle du bill des grandes routes. L'honorable chef de l'opposition et ses amis de la gauche ont pris bien soin de nous dire qu'ils ne veulent pas de mal au bill des grandes routes. En d'autres mots, ils veulent faire pleurer l'enfant, mais ils craignent de le fouetter. Voilà leur posture. Le Sénat, qu'il ait agi à l'instigation de l'honorable chef de l'opposition ou non, a modifié le bill de façon à ce que le Gouvernement ne puisse l'accepter, et que le Sénat ait agi ainsi pour des raisons de parti ou autres, le fait n'en reste pas moins qu'il se place entre cette grande entreprise et le pays. Le peuple ne veut pas être privé des grands avantages qui résulteront de la création de grandes routes par les subtilités légales que peuvent soulever les membres de la Chambre haute. Si nous voulons que nos cultivateurs restent sur leurs terres, nous devons améliorer les conditions rurales du pays, et tous ceux qui réfléchiront aux avantages que le Canada retirerait de l'établissement de grandes routes ou d'autres améliorations de même genre comme en a fait d'autres pays, devront admettre que ce serait un grand facteur pour garder notre population à la culture des champs. Du moment que nous lui donnerons de bons chemins, notre population s'inquiète peu des opinions de tel ou tel homme public sur la portée du bill; et bien que la proposition du Gouvernement fédéral de venir en aide aux cultivateurs du pays et à ceux qui ont besoin de bonnes routes soit une politique nouvelle, elle est rendue nécessaire par les conditions du pays. Jusqu'à ce jour, le cultivateur a dû porter le fardeau pesant de l'entretien des routes. Mais ce fardeau lui est devenu trop lourd, et il est aujourd'hui nécessaire de l'aider.

Mais la gauche nous fait l'objection: "Vous voulez vous servir de ce bill comme d'un engin politique." Je réponds qu'à moins que le gouvernement fédéral ne déclare les chemins être des chemins interprovinciaux, ou dans l'intérêt général du Canada, il lui serait impossible de dépenser un sou de cet argent dans aucune municipalité ou province sans une entente préalable avec la municipalité ou la province au sujet de la manière dont l'argent sera dépensé. L'objection véritable est que cette mesure est populaire dans le pays, et la gauche ne veut pas que le Gouvernement en ait le mérite.

L'honorable chef de la gauche nous a dit que le corps politique était très sérieusement malade. Voyons quel remède il propose d'administrer à un patient si gravement malade. Ce remède me paraît très doux; dans tous les cas, il n'est pas héroïque; en réalité le chef de l'opposition ne prescrit rien du tout. Il dit:

> Nous regrettons d'avoir à représenter à Votre Altesse Royale que bien que le gracieux discours par lequel Elle a ouvert la présente session du Parlement reconnaisse que les affaires sont dans une condition de dépression, cependant il n'y a aucune indication ou intention de la part de vos aviseurs de prendre des mesures pour remédier à cet état de choses.

Mon très honorable ami appelle ensuite en consultation l'honorable député de Red-Deer (M. Michael Clark) qui donne toujours la même prescription, que le client soit malade ou en bonne santé: le libre-échange. C'est là tout le remède qu'il a à offrir. Si le patient ne reçoit pas d'autre traitement que celui proposé par le chef de l'opposition et par le médecin qu'il a appelé en consultation, je crois qu'il devra se passer de leur aide. La gauche nous dit que les affaires sont dans un état de stagnation, mais je lui

réponds qu'en dehors des grandes cités et villes. où il est certain qu'il y a des sans-travail, peut-être parce que ces villes ont trop spéculé dans la construction de maisons, je lui réponds, dis-je, que la population du pays—j'entends particulièrement les cultivateurs de l'Ontario—n'a jamais été dans un état plus prospère.

Il y a quelques années, lorsque le parti libéral était au pouvoir, nous avons eu une crise financière non seulement dans les villes, mais aussi dans les campagnes. Aujourd'hui, cependant, les conditions sont toutes différentes, et la crise actuelle ne peut pas durer bien longtemps lorsque les cultivateurs sont prospères et gagnent de l'argent comme ils le font aujourd'hui. Il m'est impossible de dire exactement quel est le chiffre des sans-travail. L'honorable chef de l'opposition l'a estimé à 100,000; mais des personnes qui paraissent bien renseignées ont dit que cette estimation était exagérée. Mais admettons qu'elle serait exacte, que signifierait ce chiffre? Il représenterait tout simplement les 100,000 émigrants d'Angleterre, d'Irlande, d'Ecosse et d'autres pays européens qui sont venus s'établir au Canada pendant trois mois de l'exercice 1912-1913, si l'on se base sur le taux de 1,200 par jour ou 400,000 par année. Tout le monde sait que ces gens ne peuvent pas trouver d'emplois dès le premier jour qu'ils mettent le pied dans le pays. Il leur faut attendre, de sorte que cette calamité à laquelle on veut nous faire croire, n'en est réellement pas une.

On nous a parlé baucoup de la cherté de la vie. Je sais qu'il est possible de vivre à bon marché, parce que c'est ce que j'ai fait toute ma vie. Au sujet de la cherté de la vie, beaucoup dépend de la manière dont on vit. J'ai rencontré l'autre jour un homme qui m'a dit: "Voyez ce que le pain me coûte, c'est terrible." Je lui répondis: "Vous êtes jeune, n'est-ce pas; 35 ans. Or, lorsque vous étiez enfant, le blé se vendait $1.50 le boisseau, et votre mère boulangeait son pain. Aujourd'hui le blé se vend $1.00 et votre femme vous oblige à acheter le pain du boulanger; je parie aussi qu'elle ne sait pas où sont dans votre maison la brosse à plancher et la corde à linge." Examinons ces choses en face. Je vous donnerai un autre exemple. On paiera aujourd'hui 50 cents un boisseau de pommes de terre, et $1 pour le faire apporter chez soi, de sorte qu'il coûte $1.50. Tant que le peuple aura de l'argent à dépenser, le prix de la vie continuera à augmenter. Il n'y a qu'un remède à cela. Mon très honorable ami et le Gouvernement pourront adopter toutes les résolutions qu'ils voudront dans cette Chambre, ils ne pourrons pas faire pondre un œuf de plus à la poule canadienne, ni ajouter une livre au poids du bœuf ou du porc à l'engrais. L'éléveur, le producteur, est le seul homme qui puisse faire cela; c'est à lui que ce devoir incombe et si nous nous occupons de lui nous aurons trouvé le remède si le bon sens du peuple fait sa part.

Mon très honorable ami le chef de l'opposition a dit, dans son discours à Hamilton, le 29 novembre dernier, qu'il voulait mettre les produits de la ferme sur la liste des articles admis en franchise. C'est le dégrèvement des comestibles. Depuis des centaines d'années le cultivateur a nourri le monde à bon marché, mais aujourd'hui que le prix auquel il peut vendre son porc, son bœuf, son mouton, le produit de sa laiterie, son beurre, et son grain, a un peu augmenté, mon très honorable ami vient nous dire: Il faut mettre fin à cela; nous allons mettre ses produits sur la liste des articles admis en franchises. J'ai remarqué que dans son discours à Montréal, il a modifié quelque peu son attitude, qui n'était plus aussi tranchée. Il a rencontré à Montréal un homme très prudent, qui avait fait un jour un mauvais marché, son ancien ministre des Finances, qui lui a dit qu'il devait être très prudent sur cette question. Il l'a été en effet dans la résolution qu'il a soumise l'autre jour à la Chambre.

Il faut que le chef de l'opposition se rende compte que le Canada ne produit pas toute la quantité de produits de la laiterie qu'un pays agricole comme le nôtre devrait produire. Comment pouvons-nous approuver cela? L'hiver dernier, à Ottawa même, on servait à déjeuner dans un hôtel des œufs de Russie, des pommes de terre d'Irlande, du bacon du Danemark et du beurre de la Nouvelle-Zélande. Cela ne devrait pas être dans ce pays-ci. Il n'y a qu'un seul remède, c'est de faire retourner le peuple à la terre. Je n'entends pas dire par là qu'il faut restreindre la liberté du jeune homme et l'obliger à rester à la culture de la terre, mais on devrait engager ceux qui nous arrivent dans le pays à s'établir sur des terres. Le cultivateur peut avoir ses fautes; il lui faut loger son engagé, et si celui-ci veut se marier et élever une famille on ne peut l'en empêcher. Si nous appliquons ce principe, nous résoudrons la question de la production agricole et celle de la cherté de la vie dans tout le pays. Il n'y a pas d'autre moyen légitime de le faire. Le bon sens veut que nous fassions comprendre aux émigrants qui nous

arrivent d'Europe ou d'ailleurs qu'il fait au même degré que nous partie de l'Etat, qu'il doit se faire à nos conditions sociales, s'associer à nos églises et à nos écoles, et de cette façon devenir un facteur réel et un citoyen utile dans la société dans laquelle il vit.

Nous avons entendu le discours de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark). On l'a mis à l'école et il n'a rien appris. On l'a envoyé à la Nouvelle-Ecosse, pour le mettre en contact avec les grandes industries de cette province, pour voir si elles ne pourraient pas détruire ses idées libres-échangistes, mais il est revenu aussi endurci que jamais.

L'honorable député qui l'y amena n'est pas à son siège en ce moment, mais je lui dirais, s'il y était: Ne perdez pas l'espérance, il y a espoir tant qu'il y a vie; faites-le venir encore. J'ai été heureux de constater et d'entendre dire qu'il lui était possible de s'amender. L'honorable député de Red-Deer, tant que ses amis ont été au pouvoir, ne s'est jamais sérieusement déclaré contre le tarif, bien qu'il s'en plaigne aujourd'hui. Je ne me rappelle pas qu'il ait jamais proposé aucune résolution contre. Il est étrange que les honorables députés de l'opposition veuillent porter une main profane sur l'édifice sacré qu'ils ont construit. C'est le meilleur évènement qui se soit produit au pays; il a produit cette immense prospérité dont nous jouissons et les voilà qui veulent maintenant le supprimer entièrement. Ils veulent y porter une main sacrilège. La seule atteinte qu'on y avait porté jusqu'à ce jour avait été de le réduire quelque peu, mais on y trouve encore matière à reproches. Il y a trois ans, il y a cinq ans, il y a huit ans l'opposition était d'avis qu'il constituait une bénédiction et je me demande pourquoi il ne serait pas encore considérée comme tel. Qu'il puisse être amélioré, nous le savons tous, mais les derniers à s'en plaindre devraient être ceux qui l'ont inclus dans les statuts. Mais évidemment il leur faut trouver quelque chose à dire au peuple et dans quelques années d'ici ils diront au peuple que c'est un tarif tory que ce sont les tories qui l'ont imposé. Voilà ce qui arrivera. J'apprendrai aux honorables députés de l'opposition que le tarif sera certainement amélioré, mais amélioré dans l'intérêt du pays. Il convient assurément que le tarif, quel qu'il soit, ait un certain caractère de permanence, mais les conditions existantes changent et le tarif doit être modifié conformément. J'irai volontiers jusqu'à prédire à mes honorables amis, et j'en suis convaincu, qu'on saura apporter au traitement de cette question, tout le soin qu'elle mérite, lorsque le moment opportun sera arrivé.

On a beaucoup parlé de l'entrée en franchise du blé. Je ne dirai pas grand chose sur ce sujet, parce qu'il ne m'est pas possible, dans la discussion de cette question, de me placer au point de vue que prendrait un homme de l'Ouest. Je désire cependant affirmer que l'avenir de l'Ouest repose pour une grande part sur l'adoption de la culture mixte. Si l'on y met en honneur la culture mixte, les sous-produits du blé entreront en usage et les sous-produits du blé occupent une place importante dans la culture mixte. C'est aujourd'hui le principe qui vivifie l'industrie laitière dans l'Ontario et dans Québec. Il est d'une grande importance pour nous de voir à ce que nous ayions, chez nous, un champ d'utilisation pour notre blé ainsi que pour la farine que nous exportons en Angleterre ou ailleurs, parce que, si tous les sous-produits sont exportés en Angleterre ou ailleurs, l'industrie laitière en souffrira considérablement. Les sous-produits, avant que le blé ne soit moulu, peuvent être exportés à meilleur compte parce qu'ils sont encore partie intégrante du blé; c'est pourquoi il est important de moudre le blé chez nous. Au lieu d'être en mesure de moudre du blé en farine pour répondre aux besoins d'une population d'environ 14,000,000, nous devrions pouvoir en moudre pour satisfaire 50,0000,000 de personnes. Comment se fait-il qu'avec du blé venant du Manitoba les minotiers de l'Ontario puissent vendre de la farine à meilleur marché en Ontario que dans le Manitoba? Simplement parce que le sous-produit doit être expédié du Manitoba à des prix de transport très élevés. Ce sous-produit constitue véritablement le bénéfice du minotier et il est moins dispendieux d'expédier le blé ici, de l'y moudre et de vendre le son et la moulée sur place, que de moudre en farine le blé dans la province de Manitoba et d'expédier les sous-produits ici.

Ceux qui n'envisagent cette question qu'au point de vue d'un avenir éloigné de quelques mois seulement, ne voient peut-être pas ceux qui ont le vrai point de vue de l'avenir véritable réservé à ce pays. Tout Canadien qui a lu le tableau soumis par M. Ruddick, le commissaire de l'industrie laitière, à Cornwall, à la société d'industrie laitière de l'Est, comprendra combien est vrai ce que j'affirme en ce moment. J'étais présent, j'ai entendu lire ce tableau et M. Ruddick a été assez bon de m'en donner une copie. Je désire que l'écho en parvienne à

tout le pays en le citant devant cette Chambre. Avant de le lire, je désire expliquer qu'il existe une grande différence entre une vache et une vache laitière. Un grand nombre de vaches ne sont nullement propres à la production du lait. Dans le comté de Dundas, nous avions, il y a quatre ans, dans un rayon de 20 milles, 30,000 vaches laitières et 19,000 non laitières. Quelle est l'explication? La difficulté de se procurer la main-d'œuvre de compétence voulue pour exécuter les travaux de l'industrie laitière. Ce tableau est ainsi établi:

Vaches laitières au Canada.

—	1901.	1911.	Diminution.	Augmentation.
Ontario	1,065,763	1,032,979	33,784	
Québec	767,825	753,134	14,691	
Nouveau-Brunswick	111,084	108,532	2,552	
Nouvelle-Ecosse	138,817	129,302	9,515	
Ile du Prince-Edouard	56,437	52,109	2,484	
Manitoba	141,481	155,337	.....	13 856
Colombie-Anglaise	24,535	33,953	.....	9,420
Saskatchewan	56,634	181,146	.....	124,512
Alberta	46,101	147,687	.....	101.586
Totaux pour le Canada	2,408.677	2,594,179		

Augmentation totale en 10 ans, 185,502.

Dans les anciennes provinces, comme on le voit, nous avons une diminution du nombre des vaches laitières. Nous ne devrions pas reculer à ce sujet, surtout dans Ontario et Québec. Nous devrions aller de l'avant. J'attire l'attention de cette Chambre sur l'augmentation du nombre des vaches laitières dans les provinces de l'Ouest, selon que le démontre le tableau que je viens de citer, et je suis sûr que tout bon Canadien sera content de connaître ces faits. L'augmentation du nombre des vaches laitières dans les provinces de l'Ouest s'est considérablement accru, et c'est là une nouvelle que nous accueillons avec grand plaisir.

Ces mêmes chiffres accusent une diminution du nombre de vaches laitières dans l'est du Canada, et une augmentation dans les provinces de l'Ouest, ce qui nous donne pour tout le Dominion une augmentation nette de 185,502. Dans les anciennes provinces, nous avons perdu 62,026 vaches laitières, et nous en avons gagné 249,374 dans les nouvelles provinces.

C'est une excellente affaire de voir nos provinces de l'Ouest se livrer à l'élevage des vaches laitières et à l'industrie qui en résulte. Nous devrions produire suffisamment pour les besoins de notre population. Bien que le nombre de nos vaches laitières ait diminué dans les anciennes provinces, M. Ruddick établit que notre production s'est maintenue. Cela semble contradictoire, mais c'est pourtant le cas; l'amélioration de nos troupeaux, l'élimination des animaux inférieurs, et de meilleures méthodes d'alimentation ont eu pour effet d'augmenter la production par tête. La moyenne de la production par vache en 1911 était de 2,850 livres de lait, quand, en 1910, elle était de 3,805 livres, soit près de 1,000 livres de plus par vache que durant les dix années précédentes.

Mais cela ne justifie pas la diminution de notre bétail, car, si nous avions dans les anciennes provinces, en 1911, le même nombre de vaches qu'en 1901, notre production serait suffisante pour notre marché local, et nous en aurions encore pour l'exportation. Ce qu'il y a de sérieux, c'est que nous n'exportons plus de beurre, et nous avons perdu notre place sur le marché anglais pour le placement de ce produit. Il y a quelques années, j'eus l'audace de déclarer devant cette Chambre que, dans un avenir assez rapproché, la Sibérie deviendrait un sérieux concurrent pour nous, quant à nombre de nos principaux produits de la ferme, et, dans le temps, mes amis libéraux ridiculisèrent l'idée de la Russie venant nous faire concurrence sur notre propre marché, en Angleterre. Que voyons-nous aujourd'hui? La Sibérie occupe le second rang de tous les pays de l'univers quant aux quantités de beurre qu'elle expédie sur les marchés britanniques; le Danemark occupe le premier rang.

[M. Broder.]

Nous avons perdu le marché anglais pour notre beurre; d'autres pays nous ont supplantés, et il nous sera assez difficile de regagner notre position. Maintenant il est un autre point de vue intéressant sur lequel je désire attirer votre attention: c'est que si les autres comtés d'Ontario égalaient quant au nombre des bestiaux et à la production laitière quelques comtés de l'est et un ou deux comtés de l'ouest de cette province, nous aurions doublé le nombre de bestiaux que nous avons dans toute la province d'Ontario, à l'heure actuelle. Ce fait indique ce que peut faire le peuple de ce pays s'il veut étudier consciencieusement le problème de ce que vaut réellement un acre de terre. Si la chose est possible, le Gouvernement devrait entreprendre de démontrer au peuple canadien ce que l'on peut faire avec 100 acres de terre. Le jeune garçon ou l'homme, qui s'en va dans un champ de maïs ou de blé et qui ne voit que les mauvaises herbes et le maïs, n'a pas tout vu et il devrait voir également la nature accomplissant sa destinée, qui est de nourrir l'univers. C'est là son devoir. Il devrait sentir qu'en ce faisant, il est un facteur, et s'il ne comprend pas cela, il ne fait pas son devoir. Supposant que ce pays fût pleinement développé, comme le sont certains pays européens, quel en serait le résultat pour l'univers?

Le Canada se verrait sur les grandes routes du monde, offrant, pour ainsi dire, du pain aux affamés, approvisionnant, pour une large part, les marchés de l'univers et, comme pays agricole, faisant ce qu'il doit faire. Nos exportations de cette année dépassent considérablement celles de l'année dernière. J'ai ici une petite coupure du "Star", où se trouve une citation d'un rapport publié par le ministère de l'agriculture des Etats-Unis, lequel s'exprime comme il suit:

Dans les sept premiers mois de 1913, il a pris aux Etats-Unis 5,824 automobiles, évaluées à $7,870,000.

D'après les chiffres recueillis par le ministère du commerce des Etats-Unis, le Canada est le plus fort acheteur d'automobiles américaines.

Du moment que nous pouvons faire cela, nos affaires ne sauraient aller bien mal: dans l'espace de onze mois, nous avons acheté aux Etats-Unis pour près de huit millions de dollars d'automobiles, pour ne rien dire de celles qui ont été fabriquées au Canada. Le cultivateur devrait, il me semble, avoir une automobile; personne plus que lui n'y a droit, du moment qu'il peut se la procurer. Et s'il lui est possible d'acheter une automobile à ce prix, on ne saurait dire qu'il est fort gêné dans ses affaires.

Ce même rapport ajoute:

D'après les chiffres publiés par le ministère des Douanes, les exportations du Canada accusent, pour le mois de décembre, une hausse remarquable. L'exportation de produits domestiques qui, en décembre 1912, était de $38,658,-625, s'est élevée, en décembre 1913, à $55,803,-642, l'augmentation se trouvant être de $17,145,-017 ou 44 p. 100. Dans ce total, l'item de beaucoup le plus considérable a été celui des produits agricoles: $35,367,942 contre $22,859,325..

Cela semblerait venir à l'appui de ce que j'ai dit des cultivateurs, que, dans la province d'Ontario tout au moins, ils sont bien dans leurs affaires.

..$35,367,942 contre $22,859,325 pour le mois correspondant de 1912, l'augmentation étant d'un peu plus de $12,800,000, ou près de 55 p. 100. Il y a eu, en outre, dans l'exportation des produits manufacturés une forte hausse, les chiffres étant de $5,599,086 contre $3,-800,805, c'est-à-dire tout près de $1,800,000 ou plus de 47 p. 100.

Cela ne démontre pas qu'il y ait beaucoup de sans-travail.

Il y a eu également une forte augmentation dans l'exportation des animaux et de leurs produits, les chiffres étant de $4,744,056 contre $2,791,550, soit un accroissement de $1,952,506 ou près de 70 p. 100.

Sans doute que, dans une large mesure, cela s'explique par les expéditions de bêtes à cornes effectuées de ce pays aux Etats-Unis. Toutefois, à ne tenir compte que des neuf mois pendant lesquels ces expéditions de bêtes à cornes n'ont pas eu lieu, l'augmentation est encore considérable.

Pour les neuf mois écoulés le 31 décembre 1913, les exportations de produits agricoles accusent une augmentation de près de 50 p.c. sur celles de la période correspondante de 1912. Elles ont été de $177,706,169 contre $119,209,-170 dans les neuf mois antérieurs, l'augmentation étant de $58,696,999 en 1913.

Après cela, il ne semble pas que les temps aient été si durs.

Les animaux et leurs produits accusent également une bonne augmentation, soit de $36,-740,883 à $43,568,859.

Cela indique une augmentation, pour les neuf mois pendant lesquels aucun chargement de bêtes à cornes n'est passé du Canada aux Etats-Unis, puisque ces expéditions ne pouvaient se faire avant que le tarif ne fût changé.

Quant aux pêches, seules les importations ont quelque peu diminué pendant cette période, sans doute, parce que les marchands ont acheté avec circonspection, à cause des rumeurs de temps difficiles dans tout le pays.

Il me sera peut-être permis, monsieur l'Orateur, de vous raconter une histoire que l'on a dite l'autre jour au sénat des Etats-Unis. Ce sera faire avec nos voisins un échange que nos amis d'ici ne nous reprocheront pas, eux qui raffolent tant de réciprocité. Nos amis de la gauche sont toujours en quête de calamités, de crises, et de paniques financières. Sous ce rapport le chef du parti républicain au sénat des Etats-Unis ressemble à mon très honorable ami sir Wilfrid Laurier. Le chef des démocrates à la Chambre a raconté cette histoire d'un individu se présentant chez son médecin avec un œil de moins. Il lui dit: "Docteur, je voudrais me faire poser un œil, mais non pas un œil de verre; ce que je veux, c'est un œil vivant, un œil avec lequel je puisse voir." A cela, le médecin répond: "Très bien, je vais vous mettre un œil de chat." Sur ce, notre homme ajoute: "Allez, faites"; et le médecin fait comme on le lui demande. A quelque temps de là, rencontrant son patient, le médecin lui dit: "Comment allez-vous?" Et l'homme de répondre: "On ne peut mieux, mais cet œil infernal est toujours à chercher des rats et des souris." Nos amis, eux aussi, ne cessent de chercher des rats et des souris. Il va sans dire qu'ils n'en trouveront point; mais je veux bien qu'ils continuent à chercher.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: J'ai écouté avec beaucoup de plaisir et d'intérêt le discours fort spirituel que vient de prononcer mon jovial ami l'honorable député de Dundas (M. Broder). Après l'avoir entendu l'été dernier dans sa propre circonscription électorale, où j'ai remarqué qu'il était en bons termes tant avec les libéraux qu'avec les conservateurs et qu'il pouvait raconter aux uns comme aux autres quelques bonnes histoires assurant par là son élection par de fortes majorités, je ne puis que répéter ce que j'ai dit alors, que mon honorable ami mérite sûrement de passer dans une autre Chambre. Son parti lui doit cela pour les nombreux services qu'il a rendus à la cause dans les nombreux townships et les lointaines concessions de la province d'Ontario, où grâce à ses histoires pleines d'esprit, il a pu grossir les majorités conservatrices. Il y a présentement une vacance au Sénat, et je suis sûr que les conservateurs de la province d'Ontario, que les cultivateurs du Canada en général, seraient fiers, je le dis sincèrement, de voir mon joyeux ami passer à la Chambre haute.

Pour ce qui est du discours du trône, je ne puis que me faire l'écho de ce que l'on a dit de tous les côtés dans cette Chambre, que le peuple du Canada, et je pourrais dire celui de la province de Québec en particulier, dont le respect pour la famille royale est bien connu, ont été très heureux d'apprendre le prompt rétablissement de la santé de Son Altesse Royale.

J'ai pris grand plaisir à écouter le discours du nouveau représentant du comté d'York (M. McLeod), et je lui dois des félicitations pour l'excellent effet qu'il a produit sur les membres de cette Chambre. Il succède à un homme qui a siégé avec nous pendant plusieurs années et qui a pris à nos débats une part remarquable: je veux parler de M. Crocket, aujourd'hui M. le juge Crocket. Soit dit en passant, je vois que mon honorable ami le ministre du Commerce (M. Foster) est à son siège. Aurait-il la complaisance d'expliquer à la Chambre comment il se fait que, sous son œil bienveillant, des hommes soient élevés à la magistrature qui sortent de la Chambre des communes, quand, il y a quelques années, il protestait, avec des accents indignés, contre les nominations du très honorable chef de l'ancien gouvernement (sir W. Laurier) parce que celui-ci avait fait entrer dans la magistrature des membres de cette Chambre? Mon honorable ami d'York a été élu par acclamation, ce dont je le félicite, malgré l'une des promesses auxquelles ont failli le leader du Gouvernement et l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie, promesse par laquelle ces charges de juges ne devaient plus se donner à des membres de la Chambre des Communes.

L'honorable député d'York nous a dit, le visage rayonnant d'optimisme, que ce pays n'était que légèrement touché par une vague d'adversité. L'argent au Nouveau-Brunswick n'a jamais été, nous a-t-il dit, aussi facile à obtenir que l'année dernière. Je serais curieux de savoir ce que pense sur ce point mon honorable ami de Carleton.

M. CARVELL: L'argent n'est pas aussi facile à obtenir à l'heure présente qu'il y a deux ans.

M. LEMIEUX: J'ai été surpris d'entendre mon honorable ami d'York faire cette assertion. Oh, heureuse Acadie! Qui donc possède la baguette magique par laquelle l'argent se fait si facilement au Nouveau-Brunswick et si difficilement dans nos pauvres provinces de Québec et d'Ontario?

J'ai aussi écouté avec intérêt le discours qu'a prononcé mon honorable ami de Bellechasse (M. Lavallée). Il a parlé avec

éloquence, et j'espère qu'il répètera un jour en anglais ce qu'il a si bien dit dans sa langue maternelle. On lui a évidemment dessillé les yeux. J'ai connu de ses parents dans la province de Québec. Il sort d'une bonne vieille souche libérale; mais j'ai remarqué l'autre jour qu'il y avait comme un tremblement dans sa voix. Il devait y avoir quelque part une brèche, car, si je ne me trompe, il s'est présenté dans le comté de Bellechasse aux dernières élections générales, non pas comme conservateur, mais comme nationaliste. Comme nous disons en français: il y a fagots et fagots; de même y a-t-il évidemment nationalistes et nationalistes. D'après les propos que tient aujourd'hui mon honorable ami, je constate que du nationalisme le plus intense il est passé à un bleu profondément azuré. Il y a nationalistes et nationalistes, comme il y a fagots et fagots. Il peut se dire encore nationaliste, mais, pour moi, il appartient à l'école de nationalistes qui manquent de sincérité. Il ne reste plus dans ce pays que peu de nationalistes sincères; oh, bien peu assurément! J'aimerais à savoir ce que M. Bourassa, son chef d'hier, pense aujourd'hui de ses opinions. Je suis sûr que, si M. Bourassa avait à écrire à l'honorable député de Bellechasse, il ne mettrait pas, comme autrefois, pour souscription à sa lettre: "A vous sincèrement." Mais il me semble que, dans son entreprise nouvelle, mon honorable ami s'est dépassé lui-même. Il s'est évidemment livré à mon honorable ami le directeur général des Postes, qui a écouté, attentivement ses éloges. Dans son zèle récent, le député de Bellechasse est allé jusqu'à comparer le présent ministre des Postes avec sir George Etienne Cartier. Oui, il a dit que notre directeur général des Postes actuel était l'héritier politique de ce grand chef conservateur. S'il m'appartenait de donner un avis à l'honorable député de Bellechasse, je lui donnerais celui que donnait Talleyrand, ce maître en diplomatie et en cynisme, à un jeune sous-secrétaire qui se proposait d'entrer dans la carrière de la diplomatie. Ayant demandé conseil à Talleyrand, ce dernier lui répondit: "Et surtout pas de zèle!" Voilà le conseil que je donnerais à mon honorable ami, qui compare à sir George Etienne Cartier son nouveau chef, le nationaliste d'hier et le tory d'aujourd'hui.

J'en viens au discours du trône et, envisagé sous l'angle de la constitution, c'est un levier servant à actionner le mécanisme parlementaire. Il faut que le discours du trône se prononce chaque année, tout comme certaine gazette chinoise qui, sous le règne de la dynastie des Ming, devait être publiée, avec ou sans nouvelles. Un jour on demanda au rédacteur: "Pourquoi donc publiez-vous votre journal, puisqu'il ne contient ni nouvelles ni articles de rédaction?" "Mais, répond-il, c'est une gazette; il faut la publier; c'est un quotidien." Ainsi en est-il du discours du trône; il faut le prononcer; c'est le levier qui actionne le mécanisme parlementaire. Or, ce discours est absolument vide; il est vide de toute proposition législative; il porte la marque des temps critiques que nous traversons, n'en déplaise à mon collègue de Dundas (M. Broder). C'est aussi frugal que le dernier dîner de Noël au Canada, aussi maigre que le repas de l'ouvrier, aussi nu que l'est parfois le plateau de la collecte. Sa nudité frise l'indécence.

Mais avant de faire l'examen des quelques renseignements que contient le discours du trône, promenons un coup d'œil rapide sur l'ensemble du document. D'abord, il faut se réjouir du puissant essor donné au commerce. Depuis 1897, on le sait, le commerce a progressé à pas de géant. L'autre jour, le premier ministre a dit que l'essor de notre commerce, datant de 1897, n'est nullement la résultante du système fiscal inauguré par le chef de l'opposition, mais qu'il découle de l'ancienne politique Nationale et que le parti libéral, à son avènement au pouvoir, n'avait nullement modifié ce système, qu'il en avait continué l'application et que le pays avait prospéré en dépit du parti libéral. Me permettra-t-on de citer quelques paroles prononcées ici même par ce vétéran du parti conservateur, sir Charles Tupper—dont la vigoureuse vieillesse est pour nous tous un objet de sincère réjouissance—et cela le lendemain du jour où fut présenté à cette Chambre, en 1897, le système de préférence accordée à la Grande-Bretagne, de concert avec les résolutions relatives au tarif, déposées par le ministre des Finances de l'époque (M. Fielding). On s'en souvient, sir Charles Tupper, qui occupait alors le fauteuil qu'occupe avec tant de distinction aujourd'hui le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), prophétisa que les industriels du pays s'acheminaient bientôt vers la ruine, si le système proposé par M. Fielding était maintenu. Ecoutons-le:

Le résultat c'est que ce tarif entre en application et l'honorable ministre le sait, les industries nationales sont déjà paralysées en conséquence, cependant que ces honorables messieurs se régalent de la ruine de ces industries. Je viens de lire les lamentations formulées par ces industries dans la "Gazette" de Montréal, où les industriels déclarent à l'envi que ces indus-

tries penchent vers leur ruine, qu'il leur faudra fermer leurs usines et qu'ils voient se dresser devant eux le spectre qui hantait le pays alors que l'honorable ministre qui vient de porter la parole administrait les Finances du pays. Non, jamais on n'a commis pareille injustice envers le pays.

Bien loin de m'en réjouir au point de vue du parti, je déplore du fond du coeur la ruine qui menace les plus chers intérêts du pays et ses industries les plus importantes. Toutefois, au point de vue du parti, ces messieurs font notre œuvre; ils prouvent au peuple qu'il ne saurait ajouter foi aux déclarations les plus solennelles qu'ils font devant cette Chambre ou en dehors de cette enceinte; ils prouvent au peuple qu'après avoir escaladé le pouvoir, le but suprême de leur ambition, ils n'hésitent nullement à abuser du pouvoir, au prix du sacrifice des industries nationales.

Je suis bien aise que les tristes prédictions de ce vétéran politique ne se soient pas réalisées. Sous le régime fiscal inauguré par l'honorable M. Fielding, de concert avec la préférence commerciale accordée à la Grande-Bretagne, avec l'abolition de tous les droits spécifiques et la modification des taxes douanières sur deux cent cinquante-cinq articles du budget, le pays, je suis heureux de le dire, progressa, prospéra et son commerce reçut un énorme essor.

Mais en 1911 on nous fit entendre un autre refrain. On nous avertit alors qu'il ne fallait pas nouer de relations commerciales avec nos puissants voisins, les Etats-Unis; qu'il fallait plutôt viser à développer le commerce interprovincial et reserrer les liens qui nous unissent à la mère patrie, en imprimant un nouvel essor à notre commerce avec la Grande-Bretagne. Le mois dernier, monsieur l'Orateur, j'eus le plaisir d'assister à un banquet donné par le Gouvernement canadien aux banquiers américains alors de passage à Ottawa. Ecoutons M. James J. Hill, Canadien de naissance, devenu roi des chemins de fer aux Etats-Unis. Voici ce que dit M. Hill au sujet des relations commerciales entre le Canada et les Etats-Unis et cela en présence du ministre des Finances et du premier ministre du Canada:

Dans la plupart des pays, on a l'habitude d'apprécier les relations commerciales réciproques d'après la totalité de la valeur monétaire du commerce entre les deux pays; et, à tort ou à raison, on met surtout en relief l'écart entre les importations et les exportations connu sous le nom de balance du commerce. Sans rien affirmer en théorie sur la valeur de cette balance du commerce comme indicatrice de la prospérité d'un pays ou de sa décadence, deux théories qui ont chacune leurs tenants enthousiastes et convaincus, je puis dire que les fervents des deux doctrines s'accordent à dire que c'est une importante mesure de relations commerciales. En dépit de tous les obstacles existants, les relations commerciales entre le Canada et les Etats-Unis ont pris un essor qui a étonné tous ceux même qui sont au courant de la statistique. D'après le rapport du consul des Etats-Unis à Ottawa, le commerce extérieur du Canada a dépassé un milliard de dollars pour l'année civile 1912. L'augmentation sur 1911 a été de 23.5 p. 100. Dans la totalité, il figure 56 p. 100 à titre de commerce avec les Etats-Unis. Pour la même année civile, la balance du commerce pour tous les Etats-Unis a été de $581,000,000, et sur ce chiffre notre commerce avec le Canada figure pour $255,000,000, soit 44 p. 100 de la balance réalisée par notre commerce mondial.

L'on dit et l'on croit généralement que l'Europe est le meilleur client des Etats-Unis; et dans la mesure où cela s'applique au Royaume-Uni, c'est exact. Mais le Canada est de beaucoup notre meilleur client après la Grande-Bretagne. Sa statistique publiée embrasse les premiers dix mois de l'exercice en cours datant du 1er juillet dernier. Durant cette époque, le chiffre de nos exportations au Royaume-Uni a été de $524,000,000; en Allemagne, $291,000,000; en France, $131,000,000; au Canada, $338,000,000; et par toute l'Europe collectivement, $1,294,000,000. Nul autre pays, sauf la Grande-Bretagne et l'Allemagne, n'approche même du Canada, à titre d'acheteur sur les marchés des Etats-Unis.

M. Hill parle en homme sensé; il ne mêle pas le loyalisme et les affaires.

Cet essor imprimé au commeuce n'a nullement été la résultante du sentiment ou de conditions artificielles favorables, mais c'est que chaque pays est convaincu qu'il y a plus à gagner à nouer ainsi des relations commerciales réciproques qu'à chercher d'autres marchés pour une forte quantité de ses transactions commerciales. Et rien ne saurait annuler ou infirmer cette situation que la nature même a créée.

Plus loin, M. Hill compare le commerce du Canada au commerce global entre les Etats-Unis et l'Amérique du Sud. Voici sa conclusion:

Tendez le filet un peu plus loin, de manière à englober les deux continents américains, du cercle arctique au nord jusqu'au Cap-Horn au sud; ajoutez-y Cuba et toutes les Antilles afin que rien ne puisse y échapper, entre les deux océans. Au cours de ces dix mois, notre commerce d'exportation avec l'hémisphère occidental s'est élevé à $630,000,000, et sur cette totalité, le Canada a fourni 54 p. 100.

Il me semble que des relations aussi immenses et si précieuses pour les deux pays constituent la note dominante et directrice dans des circonstances comme celle-ci où des hommes d'affaires des deux côtés de la frontière se réunissent pour faire l'inventaire du présent et de l'avenir.

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

Reprise de la séance.

M. LEMIEUX: Avant la suspension de la séance, monsieur l'Orateur, j'ai cité quel-

ques extraits d'un discours fort élaboré prononcé à Ottawa même par ce grand Canadien, James J. Hill. De ce discours où M. Hill nous dit l'immense essor imprimé au commerce entre le Canada, notre pays, et la grande république du sud, surtout au cours des deux années de l'administration actuelle, se dégage fatalement cet enseignement qu'on ne saurait légiférer contre la géographie, et c'est la meilleure réplique à apporter à ce cri insensé des dernières élections, " Ni troc ni commerce avec les Etats-Unis d'Amérique." Je le répète, le discours du trône passe sous silence nombre de choses qui devraient y figurer. Je suis tenant d'une école qui, pendant nombre d'années, a enseigné qu'il était impossible d'établir un système de préférence mutuelle entre le Canada et la mère patrie, et pendant les quinze années passées par les ministériels dans les froides ombres de l'opposition, on ne cessa de nous répéter qu'aussitôt après leur avènement au pouvoir les conservateurs prendraient les mesures voulues en vue de l'établissement de ce régime entre le Canada et la Grande-Bretagne. Je ne m'attendais pas à ce que le chef du cabinet remplirait, dès la première session, les promesses de son parti. Nous avons temporisé. Vint la deuxième session, mais on garda un silence de mort sur ce régime de préférence mutuelle. J'incline presque à croire que la politique de centralisation, si chaleureusement préconisée l'an dernier par M. Bonar Law et M. Churchill, constituait le premier pas vers la préférence mutuelle. Au demeurant, il n'en est rien résulté. Mais au cours de cette troisième session, maintenant que la situation s'est régularisée et que le parti conservateur est en mesure de réaliser quelque réforme, il n'y a rien dans le discours du trône qui indique qu'on doive prendre, à brève échéance, quelques mesures en vue d'établir la préférence mutuelle en matière commerciale entre la mère patrie et le Canada. Pour mon propre compte, je ne suis pas un tenant de ce système. A mon sens, l'établissement de la préférence commerciale mutuelle, loin de resserrer l'union de la mère patrie et des dominions, tendrait plutôt à l'affaiblir. En outre, à mon avis, ce système aboutirait à créer entre la Grande-Bretagne et les autres pays un malaise et un certain éloignement en matière fiscale. Mais c'est le système préconisé par le parti tory en Angleterre ou du moins par un groupe de ce parti; en outre, ce regime a trouvé de fervents apôtres dans un groupe important du parti impérialiste au Canada.

Je n'insiste pas pour que le Gouvernement tienne sa promesse à ce sujet. A mon humble avis ce ne serait pas une politique avantageuse. Je voudrais voir s'établir des relations étroites entre l'Angleterre et le Canada, mais pas sur une base de ce genre. "L'histoire, dit Webster, n'est pas seulement le récit des événements, c'est aussi le recueil des épreuves par lesquelles a passé l'humanité." Il existait autrefois un système de préférence entre l'Angleterre et les colonies. Quiconque a étudié l'histoire du Canada se souviendra qu'avant l'abrogation des lois sur les céréales, il y avait une préférence en Angleterre pour les produits coloniaux, pour les produits canadiens. Mais, quand sous la direction des deux plus grands hommes du siècle passé, Richard Cobden et John Bright, l'Angleterre a adopté le système du libre-échange, et quand sir Robert Peel, le premier ministre conservateur, eût fait abroger les lois des céréales, la préférence anglaise fut abolie. Qu'en résulta-t-il pour le Canada? Aussitôt après la suppression de la préférence, il se produisit un mécontentement, une rancune, une animosité et un serrement de cœur et la première chose qu'entendirent nos ancêtres politiques, ce fut le fameux manifeste en faveur de l'annexion. L'abrogation de la préférence anglaise pour les produits canadiens a été cause de la publication en 1849 d'un manifeste en faveur de l'annexion.

Aux dernières élections générales, j'ai entendu quelques-uns de mes honorables amis de la droite répéter encore cette vieille rengaine que le programme du parti libéral en faveur de la réciprocité amènerait l'annexion du Canada aux Etats-Unis. Des gens ont eu assez d'effronterie pour colporter ce conte de fée. Quel fut le remède apporté à cet engouement pour l'annexion qui se manifesta en 1849? Quelles furent les sages paroles prononcées par ce grand gouverneur général, lord Elgin (le descendant d'une grande famille tory), après l'abrogation en 1849 de la préférence anglaise et la proclamation des tendances annexionistes du Canada? Ecoutez ce qu'il a dit. Cela peut sûrement s'appliquer à aujourd'hui. Le 8 novembre 1849, dans une lettre au comte Grey, l'ancêtre de notre dernier gouverneur général, lord Elgin écrit ce qui suit:

> Tant que cet état de choses continuera, il y aura du mécontentement dans le pays, un mécontentement qui ira en augmentant. Vous ne m'accuserez pas, j'en suis sûr, de vous avoir trompé sur ce point. J'ai toujours dit que je suis prêt à prendre la responsabilité de maintenir la tranquillité du Canada avec une garnison beaucoup plus faible que celle d'aujourd'hui et

sans établir une taxe au détriment du consommateur anglais, sous la forme d'une protection en faveur des produits canadiens, si vous placez notre commerce sur un pied d'égalité avec celui de nos voisins les Américains; mais si les choses restent en leur état actuel, nous n'avons pas à attendre autre chose qu'une agitation violente se terminant par un bouleversement ou l'annexion.

L'histoire se répète! Oh, certainement, monsieur l'Orateur, nous ne nous attendons pas à entendre parler d'un mouvement d'annexion juste en ce moment au Canada. Nous ne sommes pas en pleine lutte électorale, de sorte que nous pouvons tous proclamer notre amour pour l'Angleterre et pour le Canada. Il n'y aura jamais de question quant au loyalisme profond et intense de chaque Canadien, quelle que puisse être son opinion en matière fiscale, mais il y aura une agitation dans le pays et une très sérieuse, particulièrement dans les provinces des prairies, tant qu'existera le grave mécontentement actuel.

Le Gouvernement s'attribue le mérite du transport des récoltes de l'Ouest qui sont parvenues cette année à l'océan d'une façon assez facile et sans entraves. Il pense que nos moyens de transport sont suffisants. Je considère, monsieur l'Orateur, que c'est là le plus grand éloge de la politique du parti libéral pendant les seize années qu'il a été au pouvoir. Mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) et mon honorable ami le ministre des Travaux publics (M. Rogers) savent qu'il y a dix ans, il y a huit ans, il y a sept ans, chaque année, à l'automne, on craignait une insuffisance de wagons à la tête des Grands lacs. Il n'y a plus maintenant de menace d'insuffisance de wagons et je tiens à en féliciter les trois grands chemins de fer transcontinentaux du Canada. Le parti libéral ne revendique pas la responsabilité de la construction du Pacifique-Canadien, mais, comme l'a bien fait remarquer l'autre soir mon honorable ami d'Edmonton, l'établissement de la double voie du Pacifique-Canadien a été la conséquence directe du programme des transports suivi par le parti libéral alors qu'il était au pouvoir. Il est responsable de la construction du Grand-Tronc-Pacifique, sans la modification des rampes sur cette ligne. L'assertion a été faite par l'honorable ministre des Finances (M. White), que le parti libéral était le premier responsable de la construction du réseau du Canadian-Northern.

Nous savons, et je m'en rapporte à mes amis qui représentent ici la région des Grands lacs, que les ports de ces lacs ont été améliorés par les prédécesseurs immédiats de mon honorable ami le ministre des Travaux publics. Le réseau des canaux du Saint-Laurent a été poussé avec la plus grande activité de 1896 jusqu'à son achèvement en 1910. Le parti libéral l'a déclaré libre de tous droits de péage, ce qui était assez hardi, mais pourtant le parti libéral l'a osé. Le chenal des navires entre Montréal et Québec a été creusé, le port de Montréal a été outillé comme aucun port ne l'est sur le continent américain et le port de Québec a été aussi outillé. Je suis heureux d'apprendre que le Gouvernement va compléter cet outillage. J'espère que mon honorable ami le directeur général des Postes (M. Pelletier) a toujours présentes à l'esprit les promesses qu'il a faites à ses partisans de Québec, que l'outillage du port de Montréal sera complété.

A propos des transports, je suis surpris, monsieur l'Orateur, qu'après les nombreux discours qui ont été prononcés spécialement dans le voisinage de Montréal par d'honorables membres du parti conservateur dont je vois quelques-uns aujourd'hui devant moi, de ne rien trouver dans le discours du trône au sujet du canal de la baie Georgienne. Je suis en faveur du canal de la baie Georgienne, mais, si je ne me trompe, l'argent qui a été voté l'an dernier sera dépensé pour une partie seulement de cette grande route internationale. Je crois que le canal de la baie Georgienne sera terminé aussitôt que les améliorations auront atteint un certain point sur le lac Nipissing. J'espère que je me trompe, mais, monsieur l'Orateur, plusieurs personnes m'ont dit que le Gouvernement n'avait pas l'intention, par suite de la grande rivalité entre le sud et le nord de l'Ontario, de pousser plus loin que le lac Nipissing les travaux du canal de la baie Georgienne.

Pendant que je m'occupe des voies de transport, je dirai qu'on a reproché à mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham), après la prorogation, de ne pas avoir trouvé la possibilité de régler cette question ennuyeuse des tarifs océaniques. Nous avons lu des articles publiés dans la presse tory, nous avons même lu une déclaration de ce brillant jeune homme qui est aujourd'hui président de la commission des Chemins de fer, disant que pour cette question des tarifs de fret océanique, le coupable était mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Mais le président de la commission des chemins de fer est

allé en Angleterre. Il a parlé à de puissants personnages, à ceux qui sont à la tête des grandes compagnies de navigation et il est revenu au Canada. Quel succès a-t-il obtenu? Quels travaux a-t-il accomplis? S'il avait remporté quelque succès, s'il avait fait quelque chose, certainement mention en aurait été faite dans le discours du trône.

On nous informe qu'on présentera un bill du service civil. J'apprends—je peux faire erreur et mon honorable ami me le dira—que ce bill a déjà été distribué; dans ce cas je n'ai pas eu l'avantage de le lire. Quoi qu'il en soit, c'est le commencement, je suppose, de cette réforme du service civil dont on a tant parlé et que l'on souhaite tant. Doit-elle être basée, monsieur l'Orateur, sur le rapport de sir George Murray? Allons-nous avoir une armée de sous-secrétaires? Je sais qu'un grand nombre de jeunes conservateurs de talent ont reçu la promesse de sous-secrétariats. Cela explique peut-être pourquoi certains de mes honorables amis du parti nationaliste sont devenus des partisans enragés du parti tory. Allons-nous avoir des sous-secrétaires ou le parti conservateur va-t-il améliorer, s'il est possible de le faire, la loi du service civil présentée par l'ex-ministre de l'Agriculture—je veux parler de l'honorable Sydney Fisher? Nous pouvons différer d'opinion sur la politique de M. Fisher. Je le considère comme un des hommes les plus habiles qui ont jamais siégé au Parlement et, avec tout le respect que je dois à mon honorable ami de Châteauguay (M. Morris), le nouveau député que je suis heureux de voir siéger ici ce soir, je crois que la défaite de Châteauguay a été une perte pour le Canada, que la défaite de M. Fisher a été une défaite pour la Chambre des Communes et pour le pays. M. Fisher a été le premier à présenter un vrai bill du service civil, basé sur le système des examens de concours, c'est-à-dire sur le système anglais.

Il est universellement admis que l'employé du service civil anglais, qu'il serve dans les Iles-Britanniques, dans l'empire des Indes ou dans les colonies de la couronne, est le plus capable qui soit au monde. C'est, monsieur l'Orateur, parce que le système des dépouilles aux vainqueurs est inconnu en Angleterre et parce que l'homme qui entre dans le service civil britannique sait qu'il a une carrière à suivre dans ce service. Mais notre grand parti conservateur, toujours si porté a médire des politiciens américains, à appliqué au service civil canadien, depuis qu'il est arrivé au pouvoir, les procédés les plus détestables de la politique américaine; je veux dire, le système des dépouilles. Le parti libéral, suivant la direction indiquée par l'honorable M. Fisher, a adopté le premier bill du service civil basé sur les examens de concours pour le service intérieur. Bien que j'aie demandé, pendant deux ans au ministre des Postes, s'il avait l'intention d'appliquer ce système bienfaisant aux milliers d'employés du service extérieur des Postes, je n'ai pu obtenir de lui que des sourires et de vagues réponses. J'espère que le bill du service civil qui nous est promis dans le discours du trône étendra au service civil extérieur du Canada la protection et les bienfaits accordés maintenant au service intérieur.

Le discours du trône nous apprend qu'enfin un bill de remaniement électoral sera présenté à cette session. Il n'y a pas beaucoup de membres de la Chambre aujourd'hui—il n'y en a pas, sauf le très honorable leader de l'opposition et vous-même, monsieur l'Orateur—qui étaient présents en 1882 quand le premier bill de remaniement électoral a été présenté par l'administration de sir John A. Macdonald.

Nous savons tous quelle rancune le " gerrymander " de 1882 a laissée au cœur des électeurs libéraux d'Ontario. Nous savons tous qu'en 1882, et aussi en 1892, on a essayé d'escamoter les circonscriptions libérales; " to dish the grits ", selon l'expression chère aux tories. En prenant une paroisse ici, une paroisse là, on a réussi à parquer les électeurs libéraux dans un petit nombre de divisions électorales pour servir les fins du parti conservateur.

Les méfaits de 1882 et de 1892, perpétrés en dépit des protestations du parti libéral, ne sont plus possibles aujourd'hui. N'oublions pas que l'honorable Edward Blake disait un jour à sir John A. Macdonald: Il est en votre pouvoir de tailler à votre guise dans les circonscriptions électorales, mais vous devriez au moins respecter les divisions historiques des comtés de Québec et d'Ontario.

En 1902, ce fut au tour du parti libéral de faire adopter une loi concernant les remaniements des divisions électorales, et quelle fut la politique alors adoptée par le très honorable sir Wilfrid Laurier? De jeunes libéraux, cédant aux tentations d'un esprit de parti exagéré, s'attendaient à ce que les conservateurs seraient traités comme les libéraux l'avaient été en 1882 et en 1892. Mais le chef du parti libéral, toujours ami de la justice, voulut donner une leçon et à

ses adversaires et à ses partisans trop ardents, en déposant un projet de loi dans lequel les bornes des collèges électoraux étaient laissées en blanc; ce projet de loi fut renvoyé devant un comité composé de membres appartenant aux deux partis et c'est ce comité qui fut chargé de délimiter les circonscriptions électorales. Le comité en question fit rapport à la Chambre et le bill ainsi déposé fut adopté, sans avoir été sérieusement critiqué. C'est ainsi que le parti libéral a agi en 1902 et cette manière de procéder forme un contraste frappant avec les méthodes conservatrices mises en œuvre en 1882 et 1892.

M. W. H. BENNETT: Le rapport qui a été soumis à la Chambre avait-il été approuvé par tous les membres du comité?

M. LEMIEUX: Cette question de mon honorable ami à sa raison d'être et je vais m'efforcer d'y répondre. Autant que je me rappelle, quand le bill calqué sur le rapport fut déposé, quelqu'un fit observer que la division entre les deux circonscriptions aurait dû être différente. Sir Wilfrid Laurier se rendit à cette demande et le bill, ainsi modifié, fut adopté à l'unanimité.

M. W. H. BENNETT: Mon honorable ami fait erreur.

M. LEMIEUX: L'honorable député aura toute liberté de me reprendre si je me trompe, mais j'en appelle à son espriti de justice et je demande si ce n'est pas un fait reconnu que le remaniement des collèges électoraux opéré en 1902 a été considéré, même par les adversaires du parti libéral, comme une loi équitable, rendant également justice aux libéraux et aux conservateurs.

A l'exemple de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), je m'en rapporte à l'impartialité et à l'honorabilité du premier ministre du Canada. Quelle raison aurions-nous de mettre en doute l'honorabilité du premier ministre et de supposer un seul instant qu'il voudrait s'abaisser à spolier un adversaire politique? Je refuse de croire qu'un premier ministre du Canada s'abaissera à de tels moyens et je suis convaincu de plus qu'en 1914, l'opinion publique ne permettrait pas une semblable iniquité. On me dit, mais je suis peut-être mal renseigné et je serais bien aise que l'on dissipât mon erreur, que de sinistres influences sont à l'œuvre autour du premier ministre. On rapporte, par exemple, que l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames), que je regrette de ne pas voir à son siège, et l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier) ont interrogé leurs amis de la province de Québec pour savoir s'il ne conviendrait pas de mettre telle ou telle paroisse de la province, et tel ou tel quartier de la ville de Montréal, dans telle ou telle circonscription. Je n'ai aucune preuve du fait; c'est une simple rumeur et, si elle est mal fondée, je serais bien aise d'en être averti.

Un projet de loi sera aussi déposé pour augmenter le nombre des sénateurs. Un avis à cet effet apparaît déjà au Feuilleton. Ne croyez-vous pas, monsieur l'Orateur, que l'on montre un empressement injustifié à vouloir infuser un sang nouveau dans cet auguste corps? Où est donc l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster)? Personne n'a oublié ses retentissantes harangues contre le Sénat et son silence, au moment où il est question d'augmenter le nombre des sénateurs, me paraît un présage de mauvais augure.

Je lisais l'autre jour les mémoires d'une femme de génie, Madame de Staël. Je me rappelle une phrase de la préface de ce volume. Madame de Staël s'était réfugiée en Allemagne après avoir été expulsée de France par l'empereur Napoléon et écrivait à un ami. Dans cette lettre elle disait: "depuis que Bonaparte a été couronné empereur des Français, un grand silence s'est fait entendre en Europe". "Un silence qui se fait entendre" me paraît une expression passablement osée. C'est un silence qui ne laisse rien présager de bon. De même, je m'imagine entendre le silence de l'honorable député de Lincoln, chaque fois qu'il est question d'augmenter le nombre des sénateurs. Rêve-t-il par hasard d'un siège au Sénat ou caresserait-il l'espoir de revêtir l'hermine?

Je viens d'analyser brièvement le menu de la présente session. Il contient plusieurs plats substantiels, destinés à apaiser l'appétit des politiciens, mais il astreint le peuple à un bien maigre régime. Il n'y a rien dans le discours du trône concernant la situation économique du pays. Quel est, à l'heure présente, le grand sujet de conversation dans les villes, dans les campagnes et à tous les foyers? On n'entend parler partout que de la cherté de la vie, de la révolution fiscale amenée par le grand nombre des sans-travail et de l'agitation qui se fait dans l'Ouest en faveur de l'admission du blé en franchise. Pour apaiser les clameurs populaires, le Gouvernement ne nous offre que des paroles.

L'honorable ministre du Travail (M. Crothers) qui s'intitule lui-même le ministre des divertissements fut invité l'autre jour à donner son opinion sur la question

de la cherté de la vie. Savez-vous ce qu'il déclarait à Halifax, la capitale de la Nouvelle-Ecosse, représentée dans cette Chambre par le premier ministre du Canada (M. Borden) et mon honorable ami le député d'Halifax (M. Maclean)? L'honorable ministre n'a pas éprouvé la moindre difficulté à indiquer le remède à la situation. Voici ses propres paroles:

A mon sens, la cherté de la vie est un indice de prospérité et d'expansion. Si vous voulez que la vie soit à bon marché, donnez-nous quelques années de temps dur.

C'est ainsi que s'exprimait l'honorable ministre du Travail. Il y a plus que de vaines paroles dans cette réponse. Il y a de l'insulte et du persifflage. Cette phrase me rappelle la chute du gouvernement Clémenceau en France, il y a trois ou quatre ans. Au cours d'un brillant discours, le premier ministre laissa échapper une phrase malheureuse qui amena la chute de son gouvernement. Quelqu'un ayant demandé au spirituel journaliste, Henri Rochefort, ce qu'il pensait de la chute du ministère, celui-ci repartit vivement: "Clémenceau s'est suicidé en se tirant deux ou trois phrases dans la tête."

Quand je relis cette réponse du ministre du Travail dans laquelle il dit que les temps durs sont une excellente chose pour le pays, je ne puis m'empêcher de songer que le Gouvernement se suicide en se tirant des mots dans la tête.

Quelle est la situation actuelle, après deux ans de régime conservateur? Il est universellement admis que pendant les quinze années de régime libéral, le pays a joui d'une grande prospérité; d'une prospérité telle que pendant la campagne électorale de 1911 nos adversaires ont parcouru le pays en répétant partout qu'il fallait conserver le " statu quo ". Notre commerce était florissant et notre crédit était haut coté dans le monde financier. Les emprunts du Canada étaient acceptés comme des valeurs de premier ordre sur la place de Londres.

Que voyons-nous aujourd'hui? Peut-on nier que nous sommes en présence d'un redoutable malaise industriel, en dépit de la protection élevée accordée aux manufacturiers de ce pays? Quels orateurs de la droite a-t-on entendus parler de la grève de Nanaïmo, où ordre a été donné à des Canadiens de tirer sur des Canadiens?

Vous vous rappelez, monsieur l'Orateur, que le ministre de la Milice (M. Hughes) disait, il y a deux ans, que la meilleure forme de patriotisme pour les jeunes Canadiens consistait à apprendre à tirer. A ce compte, les miliciens de la Colombie-Anglaise sont excessivement patriotes. Ils ont exécuté l'ordre qu'ils ont reçu de tirer sur les grévistes de Nanaïmo. A l'heure présente, un grand nombre de ces grévistes sont en prison; on rapporte qu'à Vancouver le nombre des sans-travail est de 17,000 et qu'à Régina la gendarmerie à cheval est obligée de réprimer les émeutes provoquées par ceux qui demandent du pain. Songez, monsieur l'Orateur, à ce qu'il y a de poignant dans cette situation! A Régina, au cœur même de la région du blé par excellence, la population affamée se soulève et demande du pain et la gendarmerie est obligée d'intervenir pour protéger les citoyens contre les émeutiers.

M. STEVENS: Mon honorable ami me permet-il de lui poser une question? Aura-t-il l'obligeance de dire sur quelle autorité il s'appuie pour affirmer qu'il y a 17,000 sans-travail à Vancouver? Me permettra-t-il aussi de faire une courte déclaration?

M. LEMIEUX: Mon honorable ami aura toute liberté de faire sa déclaration plus tard. Pour le moment, je me bornerai à lui demander combien il y a actuellement de sans-travail à Vancouver?

M. STEVENS: Je puis le dire très exactement. La situation a été étudiée avec beaucoup de soin par les personnes les plus compétentes de la ville, y compris le conseil des arts et métiers, le maire, la " Relief Organization ", la Chambre de commerce et autres institutions de cette nature, de même que par les patrons des grands établissements; le chiffre total des sans-travail ne dépasse pas 2,500.

M. LEMIEUX: Tant mieux pour Vancouver. Les renseignements qu'on m'a fournis nous portent à penser qu'il en est autrement. Le Board of Trade et l'organisation de secours, le maire et les échevins—c'est-à-dire tous ceux qui, à Vancouver, peuvent parler avec autorité—se préoccupent grandement de cette question. Il s'agit de 2,500 personnes et on ne saurait éprouver de difficulté à se renseigner sur l'exactitude de ce chiffre. Je souponne même que celui-ci est plutôt faible. Quoi qu'il en soit, j'accepte la parole de mon honorable ami. Je suis persuadé que nous connaîtrons tous les faits, grâce à l'enquête que poursuivent le comité de secours, le maire et divers corps publics.

M. MEIGHEN: L'honorable député peut-il nous dire quand s'est produite, à Régina, l'émeute occasionnée par la rareté du pain?

M. LEMIEUX: J'ai lu cela dans les journaux, il y a quelques jours à peine.

M. MEIGHEN: C'était une blague.

M. LEMIEUX: Il n'y a pas de blague dans cela. Les journaux n'ont pas contredit la nouvelle. Il y a ici à gauche des représentants de l'Ouest, et l'on me dit que la gendarmerie à cheval a reçu l'ordre de faire la potrouille des rues de Régina, afin de prévenir une émeute.

M. MEIGHEN: Je me trouvais moi-même à Régina la nuit dont parlent les journaux, et je puis affirmer à l'honorable député qu'il n'y a pas eu alors la moindre émeute à propos de pain, non plus qu'à propos d'autre question.

M. LEMIEUX: S'il faut en croire le maire de Winnipeg, on compte dans cette ville 3,000 ouvriers sans travail. Dans le cas de Toronto, je suppose que tous les citoyens de cette ville trouvent de l'emploi. Cependant, je me suis trouvé à Toronto, le 12 de ce mois, jour où le maire Hocken devait—ce qu'il a fait—prononcer son discours programme. Si mon honorable ami voulait se donner la peine—quant à moi, c'est toujours un plaisir de le faire—de lire le " Toronto News ", du 12 janvier, il y trouverait un titre qui attire le regard, quelque chose qui rssemble au pompeux en-tête dont nous avons été régalés, au cours des dernières élections, faisant connaître que le maire Hocken avait dit: Avant de procéder à l'expédition des affaires, nous devons, nous qui venons d'être élus, pourvoir au soulagement des 15,000 ouvriers sans emploi dans Toronto.

A Montréal où je vais assez souvent, à Montréal dont mon honorable ami de Maisonneuve (M. Verville) représente une des divisions électorales, on compte 40,000 sans-travail. Je sais pertinemment qu'on a réduit les heures de travail aux usines Angus, à celles du Grand-Tronc et aux ateliers de la " Canada Car Company ". Je ne ferai pas mention d'autres établissements qui ont fermé leurs portes pour toute la saison d'hiver. A Québec—j'en appelle à mon honorable ami le ministre des Postes (M. Pelletier) pour corroborer mon assertion —sans les travaux que le Gouvernement fait exécuter en cette ville, un malaise sérieux existerait à cet endroit. N'est-il pas vrai que la principale industrie de Québec, celle de la chaussure, se trouve dans le marasme le plus complet, aujourd'hui? N'ai-je pas raison d'affirmer qu'il s'est produit des grèves et des conflits sur toute la ligne de l'Intercolonial, de Lévis à Halifax?

L'an dernier, le Gouvernement tirait gloire de la prospérité du pays. Cette année, malheureusement, nous assistons, en déplorant cet état de choses, au déclin de notre commerce, à la diminution de notre revenu et à l'inactivité forcée où notre main-d'œuvre se trouve acculée. L'excuse invoquée par le ministre des Finances pour pallier ce triste état de choses se résume à ceci: Oh! en 1907-1908, il s'est produit un arrêt temporaire dans la prospérité du pays. Mais il ne faut pas oublier que, par contre, les dépenses publiques ont été diminuées en proportion de la perte subie de ce chef. La dernière année de son administration, le gouvernement libéral a dépensé $120,000,000, tandis que, cette année, en ces jours d'adversité, les dépenses de l'Etat se chiffrent à $250,000,000 en chiffres ronds.

Le crédit du Canada dans le monde de la finance s'est trouvé diminué. Je ne veux pas me montrer trop sévère à l'endroit de l'honorable ministre des Finances pour lequel j'ai beaucoup d'estime. S'il était présent, en ce moment, je lui demanderais la permission de dire qu'il peut fort opportunément élever son idéal, ses aspirations à la hauteur des aspirations et de l'idéal de son prédécesseur à la fonction de ministre des Finances, j'ai nommé l'honorable M. W. S. Fielding. Celui-ci comprenait que la situation d'homme d'Etat était plus qu'un vain mot; elle exigeait du caractère, de la conviction, des aptitudes et du dévouement. A nouveau, je dis que le ministre des Finances peut parfaitement prendre son prédécesseur pour modèle.

L'honorable ministre des Finances se plaint de ce que la presse libérale de Londres ait reçu un mot d'ordre—comme si les journaux torys de Londres, l'année dernière, au cours du débat sur le tribut de $35,000,000, n'avaient pas été inspirés, chaque jour, par des gens qui représentaient le parti libéral comme étant composé d'hommes dépourvus de loyauté envers la couronne britannique. Laissant de côté le " London Chronicle " qui, conformément à sa conception des choses, ne publie que la vérité quant à ce qui se rapporte à l'état de nos finances, prenons la " Pall Mall Gazette ", un journal tory de Londres dont le parti pris suinte chaque jour. Voyons ce que cette feuille a dit de la dernière aventure du ministre des Finances voulant contracter un emprunt. Elle a proclamé que c'était le fiasco le plus colossal qui eût jamais marqué, en Angleterre, une tentative d'emprunt par le Canada.

Que dire du " Daily Mail ", de ce journal à grande circulation et qui est dévoué au parti des jingoes à Londres?

Dans son numéro du 16 décembre, ce journal publait ce qui suit:

Jusqu'à tout récemment, les valeurs canadiennes constituaient aisément les meilleures garanties coloniales et, il y a à peine quelques mois, le 3½ p. 100 du Dominion du Canada—il n'y avait pas de 4 p. 100—se trouvait alors d'une demi-douzaine de points plus élevé que ne l'étaient les titres de l'Australie occidentale, tandis qu'aujourd'hui le 4 p. 100 de **l'Australie occidentale, récemment mis sur le** marché à 97, obtient 2 de prime, le 4 p. 100 canadien offert en vente au même prix est soumis à un escompte de ½ p. 100.

Monsieur l'Orateur, la crise financière qui s'est fait sentir en 1907, a affecté tout le monde de la finance, mais, au cours de ce laps de temps, le Canada, sous la direction donnée aux finances par M. Fielding, l'ancien ministre des Finances, ne fut jamais traité, ainsi qu'il l'a été récemment, par la presse ultra-tory de Londres. M. Fielding a maintenu le crédit du Canada, non seulement ici, mais encore au dehors, au cours de la panique de 1911.

J'en arrive maintenant à la question si importante et si débattue du coût élevé de la vie. Au Canada, ce jeune pays si riche en ressources de toutes sortes, il est anormal qu'au cours des dix dernières années, le pourcentage de l'augmentation du prix de la vie ait atteint le chiffre de 57 pour 100, tandis que la proportion est de 15 pour 100, quant à la Grande-Bretagne et de 17 pour 100 dans le cas des Etats-Unis. Je sais que les causes du coût élevé de la vie sont nombreuses et diverses. Je n'ignore pas que nous pouvons attribuer cet état de choses en partie à la dépréciation en valeur de l'or, en partie à la désertion des terres par les cultivateurs qui vont vivre dans les cités et les villes dont ils augmentent ainsi la population. Cet état de choses résulte également des méthodes dispendieuses auxquelles il faut avoir recours pour atteindre les marchés, d'un système erroné d'entreposage frigorifique et de la main-mise des coalitions et des trusts qui s'exerce partout, dans ce cas-là.

A propos d'entreposage frigorifique, j'observe que mon honorable ami de Selkirk (M. Bradbury) a inscrit au Feuilleton un projet de loi ayant pour but de réglementer les trusts qui font l'entreposage frigorifique. J'espère que la Chambre étudiera ce bill le plus tôt possible et, quant à moi, je me propose de prêter toute l'aide désirable à l'honorable député dans la réforme qu'il veut accomplir. Mais, à part ces causes que tout le monde connaît et dont on ne peut nier l'existence, parce que cette dernière saute aux yeux, n'est-il pas vrai que l'exportation de nos produits vers le sud constitue une autre cause de l'augmentation du prix de la vie? Aujourd'hui, les consommateurs des Etats-Unis tirent du Canada le lait, la crème, le poisson, le bœuf et les pommes de terre. On nous a dit, il est vrai, que le marché des Etats-Unis n'avait aucune importance pour le Canada, mais si nous jetons un coup d'œil sur le chiffre de nos exportations aux Etats-Unis, au cours des trois ou quatre derniers mois, nous pouvons voir quels sont les résultats du régime douanier léonin dont nous jouissons maintenant. J'admets, monsieur l'Orateur, toutes les autres causes de l'augmentation du prix de la vie, mais je dis qu'il en est une autre qui est le tarif des droits de douane imposés sur les denrées alimentaires. Cette cause est évidente; nous pouvons l'étudier et cela, à cette session même du Parlement.

Voici quelques-uns des droits que le consommateur canadien doit acquitter, chaque fois qu'il prend un repas, et qui se répartissent ainsi: viandes en conserves, 27½ p. 100; pâtes alimentaires, 17½ pour 100; farine, 60 cents par baril; viandes fraîches, 3 cents par livre; riz, 75 cents par quintal; sucre, $1.08 par quintal; farine d'avoine, 60 cents par quintal; œufs, 3 cents par douzaine; beurre, 4 cents par livre; fromage, 3 cents par livre; lait condensé, 3 cents ½ la canistre.

Ces droits sur les denrées alimentaires qui sont servies sur la table de l'ouvrier sont une cause directe de l'augmentation exagérée des prix de ces articles.

Le revenu des douanes a aussi son histoire à raconter. Nous importons des denrées alimentaires de cinquante pays, au moins. Au cours de l'exercice qui s'est terminé le 31 mars dernier, le Canada a importé des Etats-Unis des denrées alimentaires représentant une valeur totale de $23,072,100 et sur lesquels on a prélevé environ $4,816,000. De la Grande-Bretagne nous avons importé des denrées alimentaires pour une valeur de $5,355,000, même sous l'empire de la préférence britannique; les droits sur ces articles ont représenté $1,075,000. On peut en dire autant quant à nos exportateurs de France et d'Allemagne, sauf une légère différence de droits.

Nous sommes donc en présence de ce fait que nous payons sur les denrées alimentaires des droits qui s'élèvent à plus de $11,000,000 par année, et c'est là une des causes évidentes de l'augmentation du prix de la

vie. Parlant en mon propre nom et voulant engager nul de ceux aux côtés desquels j'ai l'honneur de combattre, je dis que je suis prêt à favoriser la suppression complète de tous les droits imposés sur les denrées alimentaires consommées au Canada. Ce qui a été bon pour la mère patrie, ce qui favorise le consommateur des Etats-Unis, à l'heure présente, doit me suffire comme Canadien.

Mais on nous demande: Allez-vous priver le cultivateur qui est, après tout, le plus grand producteur peut-être de notre pays, de la faible protection dont il bénéficie maintenant? Les articles dont j'ai donné la liste et qui sont assujettis à l'impôt sont consommés et par le cultivateur et par l'ouvrier également, et si les droits sur ces articles sont enlevés, les cultivateurs et les ouvriers bénéficieront de cette mesure. Mais, monsieur l'Orateur, lorsqu'il s'agit de protection, on peut toujours trouver une échappatoire quelconque, si l'on veut asservir le cultivateur coûte que coûte.

Dans ce conflit d'opinions à propos de la suppression des droits sur les denrées alimentaires, qui est le meilleur juge, après tout?

Le Canada, grâce à Dieu! est une grande nation agricole; le sol canadien, le sol de l'Ouest constitue l'un des plus vastes jardins créés par la nature, et je considère que nos producteurs de grain et les Grangers traduisent assez fidèlement le sentiment de la population agricole. Or, que demandent les producteurs de grain, que demandent les cultivateurs des prairies situées à l'ouest du lac Supérieur, et même ceux de la province d'Ontario? C'est, avant et par-dessus tout, le création de nouveaux débouchés pour le blé de l'Ouest; puis, le libre-échange à l'égard des denrées et les machines agricoles, l'abolition des droits sur le ciment et le bois; la réduction à 50 p. 100 du tarif de faveur établi à l'égard de l'Angleterre, et, dans cinq ans, le libre-échange avec la mère patrie. Je ne dis pas que tout cela peut s'accomplir d'un seul coup, mais j'affirme que le Gouvernement devrait au moins accorder, à l'égard du blé, l'abolition de droit que les deux partis politiques s'accordent à réclamer dans l'Ouest canadien.

Le sympathique représentant de Dundas (M. Broder) disait cette après-midi qu'à l'instar de cet Américain à l'œil de chat, nous ne voyons autour de nous que souris et rats. Voyons quels sont les rats et souris qu'aperçoivent les producteurs de grain, ceux-là mêmes que l'on tient tant à protéger. Permettez moi de citer quelques extraits de la pétition que les producteurs de grain présentaient lors de leur dernière venue à Ottawa:

Il n'y a plus d'expansion dans le domaine de l'industrie agricole. En 1913, on n'a défriché **que 100,000 acres contre à peu près 40,000,000** dans les deux années précédentes, et cela en dépit de l'arrivée, au cours des trois dernières années, de plus d'un demi-million d'immigrants dans l'Ouest.

Les deux dernières années font voir que les cultivateurs de l'Ouest n'entendent persister à perdre de l'argent à récolter le grain. En l'absence de nouveaux débouchés et de quelque autre voie de transport, il leur est impossible de cultiver le grain avec profit. Tant que nous serons obligés d'exporter notre grain par une seule route qui favorise merveilleusement la spéculation, et que la coalition des compagnies de transport nous assujétira à des prix de transport excessifs, on ne devra pas compter sur l'accroissement sensible de la production.

Au cours des quatre années, de 1908 à 1911, alors que l'Ouest s'est trouvé à l'apogée du développement, la superficie des terres en culture, de 8,312,956 acres qu'elle était, s'est accrue à 17,488,117. Les deux années suivantes accusent une diminution de 1,259,617 acres, et c'est au gouvernement fédéral qu'il reste à décider si nous devrons revenir au développement rapide qui caractérise la période décennale expirée en 1911, ou rester en l'état où nous sommes depuis.

Nous considérons que la mise à notre disposition d'un marché plus vaste en acceptant l'offre faite par les Etats-Unis d'établir le libre-échange à l'égard des produits naturels aurait l'effet de stimuler la production de blé, de l'avoine, de l'orge et du lin, tout comme l'admission en franchise du bétail canadien aux Etats-Unis a déjà favorisé cette branche de l'industrie agricole. Outre que nous aurions là un nouveau débouché pour notre grain, on créerait de la concurrence dans le transport du grain en Europe.

Nous demandons l'entrée en franchise de tous les produits alimentaires, estimant que l'imposition de droits sur les aliments constitue un crime de lèse-humanité.

Le simple bon sens exige que le peuple canadien, si l'on veut qu'il fasse face à ses obligations, cesse d'emprunter, qu'il paye ce qu'il achète et produise pour l'exportation.

De quel droit taxerait-on le fruit des placements faits dans l'agriculture pour favoriser le placement de capitaux dans l'industrie manufacturière.

Le nombre de ceux qui deviennnent millionnaires est petit, tandis que les masses deviennent plus pauvres; si quelques-uns habitent des demeures somptueuses, le plus grand nombre vit dans des taudis.

L'industrie manufacturière grandit à l'excès, tandis que l'industrie agricole languit parce qu'on la prive de ses ressources de vitalité.

Les cultivateurs ne se refusent pas à payer leur part du coût du gouvernement; ils consentent volontiers à se soumettre à tout système comportant une juste répartition des impôts, ceux-ci ne devant être prélevés que pour les seuls objets du fisc.

Telle est la situation que décrivent les cultivateurs, ceux-là mêmes que le Gou-

cernement tient tant à protéger. Je lisais l'autre jour la vie de John Bright, écrite par M. Trevelyan, neveu de Macaulay. C'est la biographie la plus récente de John Bright, et si vous me le permettez, monsieur l'Orateur, je citerai un court extrait de cet ouvrage pour faire voir en quelle situation se trouvait le peuple anglais à l'époque de l'abrogation des lois sur les céréales. Je trouve que cette situation a beaucoup d'analogie avec celle que les producteurs de grain et les Grangers de l'Ouest décrivent dans la pétition qu'ils ont transmise au Gouvernement. Voici ce passage:

Vos pétitionnaires habitent un pays dont les marchands se distinguent par leur esprit d'entreprise, dont les fabricants comptent parmi les plus habiles et dont les ouvriers apportent au travail une ardeur proverbiale. Le pays lui-même est beau, le sol en est riche et le climat sain; les éléments du commerce et de l'industrie y abondent; il est doté de ports nombreux et bien aménagés; sous le rapport de la facilité des moyens de communication à l'intérieur, il est en avant de tous les autres. Depuis vingt-trois ans, nous jouissons d'une paix profonde. Cependant, en dépit de tous ces éléments de prospérité nationale, en dépit de toutes nos dispositions et aptitudes à en tirer parti, nous nous trouvons accablés de malheurs publics et privés. Nous sommes courbés sous le fardeau des taxes; nos négociants se tiennent tremblants sur le seuil de la faillite; nos ouvriers meurent de faim; le capital est improductif et le travail sans rémunération; la désolation habite au foyer de l'artisan, et la boutique du prêteur sur gages est pleine; l'asile des pauvres regorge de monde et la manufacture est déserte. Nous avons porté nos regards de tout côtés, fait de minutieuses recherches dans le but de découvrir les causes d'une misère aussi cruelle et aussi prolongée. Nous n'en trouvons aucune qui soit attribuable à la nature ou à la Providence. Le ciel s'est montré favorable à notre peuple, mais la sottise de nos gouvernants a fait échec à la bonté divine.

Je le répète, la description de la situation des cultivateurs et des ouvriers anglais avant 1846 offre une grande analogie avec celle de la situation où se trouvent aujourd'hui les cultivateurs canadiens, et dont les producteurs de grains faisaient un tableau si saisissant au commencement de décembre dernier.

Comment pouvons-nous protéger le cultivateur? En mettant à sa disposition des débouchés plus vastes—la concurrence ne l'effraie point—et en abaissant les droits qui frappent ses articles de consommation. Mon honorable collègue de Red-Deer (M. Clark) disait l'autre jour, et non sans raison, que nous pourrions fort bien profiter de la leçon que nous donnent nos voisins du sud. Il y a deux ans, les Etats-Unis se trouvaient dans une situation à peu près semblable à celle qui existe aujourd'hui au Canada; nous passons par où ils ont passé. M. Wilson, cet homme d'Etat aussi grand que dépourvu d'affectation, le plus grand peut-être que les Etats-Unis aient possédé depuis Abraham Lincoln, entrait en fonctions le 4 mars dernier et prononçait à cette occasion le discours le plus impressionnant qu'il m'ait jamais été donné de lire. A quoi s'engageait-il alors, monsieur l'Orateur? Il annonçait qu'il allait convoquer le congrès et que celui-ci ne se séparerait pas avant d'avoir remanié le tarif de façon à apporter quelque soulagement aux cultivateurs et aux consommateurs américains; il annonçait qu'il allait réformer le système monétaire des Etats-Unis et légiférer à l'égard des trusts et autres coalitions commerciales. Examinons un instant l'attitude du président. Voyons si nous ne pourrions pas, en matière tarifaire, profiter de ce que ce grand homme d'Etat a accompli au cours de l'année fiévreuse d'activité qui vient de se terminer. Tenons-nous en aux seuls faits; examinons ce qu'il a fait à l'égard de l'industrie de la construction, par exemple. Vous voulez, dites-vous, protéger à la fois le cultivateur et le consommateur; eh bien! reportons-nous à ce que M. Wilson a accompli. Sur un certain nombre de matériaux importants qui entrent dans la construction, voici quels sont les taux du tarif canadien et ceux du tarif Underwood:

Article.	Canada.	E.-U.
Briques	12½ à 20½ p. 100.	15 p. 100
Ciment	8 à 8½ cents par 100 livres.	En fr.
Pièces de charpente en acier	$2 à $7 par tonne.	10 p. 100.
Bois préparé pour la fabrication des meubles, et meubles	20 à 30 p. 100.	15 p. 100.
Peintures et vernis	30 cents à $1 par gallon.	10 à 15 p. 100.
Clous	30 à 50 cts par 100 livres.	En fr.
Poteries	20 à 30 p. 100.	15 p. 100.

On voit par là que le coût des maisons et les loyers sont moins élevés pour le cultivateur et le consommateur des Etats-Unis. Passons maintenant aux produits alimentaires.

Aux Etats-Unis, les viandes et les œufs ne sont frappés d'aucun droit. Il n'en est pas ainsi au Canada, et nous importons ces articles de l'Angleterre, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Les Etats-Unis admettent en franchise le pain, les biscuits et les gaufres, tandis qu'au Canada ces articles sont frappés d'un droit de 15 à 20 p. 100. Aux Etats-Unis, le droit sur le sucre va être réduit graduellement jusqu'en 1916, alors qu'il entrera en franchise; au Canada, cet article est frappé d'un droit de $1.08 par 100 livres. Prenons le vêtement, la ré-

duction de droits effectuée dans ce domaine n'est pas très sensible, j'en conviens volontiers; toutefois, on y voit une différence marquée.

Aux Etats-Unis, la chaussure entre en franchise, tandis qu'au Canada elle est assujettie à un droit de 17½ à 25 p. 100. Il y a quelques années, les fabricants de chaussures des Etats-Unis envahissaient le marché de la Grande-Bretagne; mais les fabricants anglais ont fini par triompher de leurs concurrents américains, et l'on voit aujourd'hui la libre-échangiste Angleterre exporter la chaussure aux Etats-Unis. Si étrange que cela paraisse, la chaussure anglaise fait, à l'heure actuelle, une redoutable concurrence à la chaussure américaine aux Etats-Unis mêmes. Voilà une leçon qui nous est donnée par une nation libre-échangiste.

M. BURNHAM: L'honorable député me permettrait-il de lui faire une question?

M. LEMIEUX: Pas en ce moment. Parce que je suis occupé à fournir des données. Quand j'aurai fini, l'honorable député pourra faire sa question. Passons maintenant aux données relatives à la grande industrie fondamentale, à l'agriculture.

Aux Etats-Unis, on ne prélève pas de droits de douane sur les machines agricoles, tandis qu'au Canada, où les conservateurs disent tenir si fort à protéger les cultivateurs, ces mêmes machines sont passibles de droits variant entre 12½ et 25 p. 100. Le tableau des données est comme suit:

Article.	Canada.	E.-U.
Machines agricoles	12½ à 25 p. 100.	En fr.
Machines à chaussures	15 à 27½ p. 100.	"
Machines à coudre	20 à 30 p. 100.	"
Machines à composer	12½ à 20 p. 100.	"
Machines à écrire	17½ à 20 p. 100.	"
Articles d'acier	20 à 35 p. 100.	5 à 10 p. 100.
Houilles grasses	35 à 53 cts par 100 livres.	En fr.
Cuir pour transmission	10 à 15 p. 100.	"
Cuir verni	15 à 25 p. 100.	"
Articles de bourrellerie	20 à 30 p. 100.	"

Les Etats-Unis ayant modifié leur tarif de façon heureuse, il nous sera bientôt donné de constater les effets de cette réforme. M. Wilson s'est aussi occupé du système monétaire. C'est un sujet que je n'ai pas à aborder, estimant et étant convaincu que le Canada est doté du système monétaire le plus parfait qui soit.

M. W. F. MACLEAN: Oh! oh!

M. LEMIEUX: Mon honorable ami le radical semble n'ajouter que peu de foi à ce que je dis là. Il aura peut-être l'occasion de prendre part au débat. Tel est du moins mon avis.

Ayant réglé la question monétaire, le président Wilson s'occupe maintenant des trusts et des concentrations qui sont l'une des causes de la cherté de la vie. Inutile de tourner autour du pot; autant vaut parler avec franchise et candeur à la classe privilégiée qui exerce ses prérogatives depuis 1879. Comparez l'attitude du président des Etats-Unis à l'égard des trusts et des concentrations à l'attitude du gouvernement canadien. Le président a exposé le cas, a-t-il dit, "comme il existe dans la pensée du pays," réaffirmant "que le monopole privé est inexorable et intolérable" et déclarant que les gens conciencieux dans toute la nation ne seront pas contents tant qu'on n'aura pas corrigé les abus que déplore l'opinion publique, tels que les entraves au commerce. "Nous sommes sur le point d'écrire les nouveaux articles de notre constitution de paix", a dit le président. "La paix qui est l'honneur, la liberté et la prospérité."

Tout en suggérant l'objet de la législation, le président a démandé au congrès de résoudre le problème dans la concorde et l'harmonie. Il expose ensuite les points des nouvelles lois que je n'ai pas besoin de rappeler, car ils se trouvent dans les journaux.

Comparez l'attitude du président des Etats-Unis à l'égard des trusts, des concentrations et des coalitions à l'attitude du ministre du Travail (M. Crothers). Il y a dans le mémoire de l'association des producteurs de blé un réquisitoire contre les coalitions, les concentrations et les monopoles qui existent au Canada; l'an dernier, nous avons entendu à ce sujet des déclarations faisant autorité du représentant ouvrier de Maisonneuve (M. Verville); nous avons entendu l'autre jour le député d'Edmonton (M. Oliver) dénoncer le fameux trust de la navigation des Grands lacs, et personne n'a oublié le procès de la United Shoe Machinery Company.

Il y a quelques années, le gouvernement libéral adoptait la loi des enquêtes sur les coalitions et cette compagnie a été la première à laquelle s'est appliquée cette loi. En mai 1910, l'honorable Mackenzie King, alors ministre du Travail, a déposé le projet de loi, et peu de temps après les fabricants de chausssures du Canada se sont plaints que leur commerce était entravé et rendu coûteux par les agissements de la

United Shoe Machinery Company of Canada. On alléguait que la compagnie, qui était une filiale de la compagnie américaine du même nom, était un exemple vivant d'une coalition tendant à entraver le commerce. Une commission présidée par M. le juge Laurendeau (aujourd'hui avocat de la ville de Montréal) fut nommée et, le 20 octobre 1912, elle faisait rapport que:

La United Shoe Machinery Company est une coalition et, par l'application des articles du bail précédemment cité, qui restreignent l'emploi des machines louées de la manière qui y est indiquée, la concurrence dans la fabrication, la production, la vente et l'approvisionnement des machines servant à la confection des chaussures au Canada a été et est encore injustement restreinte et entravée.

Pour couper court, les conclusions de la commission étaient défavorables à la United Shoe Machinery Company qui, aux termes de la loi de 1910, était passible d'une amende de $1,000 par jour. Je trouve dans la "Gazette du Travail" de novembre dernier, le rapport du sous-ministre du Travail, daté du 15 juillet 1913. Après une narration des faits, ce rapport se termine par cette déclaration significative:

Le rapport de la commission ayant été publié dans la "Gazette du Canada" du 26 octobre 1912, la date à laquelle l'article 23 s'appliquerait à la compagnie fut reculée au 6 mai 1913 et aux jours suivants. A la date de cet écrit, le département n'a pas appris qu'aucune mesure ait été prise à la suite des conclusions de la commission.

Je ne vois pas le ministre du Travail à son siège, mais je suis certain que la United Shoe Machinery Company est encore libre de maintenir sa coalition et de restreindre à son gré le commerce et l'approvisionnement au Canada. Je le répète, comparez l'attitude du président des Etats-Unis à l'attitude du ministre du Travail au Canada...

L'hon. M. MEIGHEN (avocat général): L'honorable député déclare-t-il que la United Shoe Machinery n'a rien fait pour se conformer aux conclusions de la commission?

M. LEMIEUX: Je puise dans le rapport publié par le sous-ministre du Travail le renseignement qu'elle n'a rien fait. Je me base sur ce rapport que je lirai de nouveau:

Le rapport de la commission ayant été publié dans la "Gazette du Canada" du 26 octobre 1912, la date à laquelle l'article 23 s'appliquerait à la compagnie fut reculée au 6 mai 1913 et aux jours suivants. A la date de cet écrit, le département n'a pas appris qu'aucune mesure ait été prise à la suite des conclusions de la commission.

M. MEIGHEN: Cette date est antérieure au jour auquel la commission avait prorogé le délai.

M. LEMIEUX: Le délai est fixé de plein droit par la loi. Le jour étant arrivé, un nouveau délai fut accordé à la United Shoe Machinery Company, et après cela, rien n'a été fait.

La compagnie n'a pas payé l'amende de $1,000 par jour. Si elle l'a payée depuis, l'honorable avocat général (M. Meighen) pourrait nous le dire.

M. MEIGHEN: L'honorable député ne paraît pas comprendre. Un délai a été accordé à la compagnie, et l'article qu'il a cité a été écrit avant l'expiration de ce délai. La compagnie n'est pas obligée de payer. Il faudrait la poursuivre devant les cours criminelles, et la loi dont mon honorable ami a parlé ne serait d'aucune valeur pour cette poursuite. Les cours criminelles seraient obligées d'évaluer les dommages après que la preuve des faits aurait été produite. L'honorable député aurait beaucoup de peine à démontrer que la compagnie n'a rien fait jusqu'à l'expiration du délai accordé, savoir jusqu'au 5 mai, pour se conformer à la décision du conseil exécutif.

M. LEMIEUX: L'avocat général pourrait me renseigner alors. Le sous-ministre du Travail dit que la compagnie n'a rien fait.

M. MEIGHEN: Mais c'était avant l'expiration du délai.

M. LEMIEUX: J'ai donné la date du rapport publié dans la "Gazette du Canada". Qu'a-t-il été fait depuis? On me dit que la compagnie n'a rien fait et que la coalition existe encore. Si la loi de l'ancien ministre du Travail, M. Mackenzie King, n'est pas suffisante, et si l'avocat général, qui représente le Manitoba avec tant de talent, désire sincèrement détruire cette coalition, pourquoi n'emploie-t-il pas ses grandes connaissances judiciaires pour compléter cette loi? Je suis certain que s'il consultait le ministre du Travail, il découvrirait qu'il y a des influences à l'œuvre dans le département de son honorable collègue, que la United Shoe Machinery Company y a quelques amis, et que rien ne sera fait. Si donc la loi n'est pas

parfaite, j'espère que l'avocat général s'occupera de la perfectionner.

Le ministre des Finances, après avoir étudié toute la situation, a donné des conseils assez raides aux cultivateurs du Canada. Il a dit à l'honorable député de Pictou (M. Macdonald): Ne cherchez pas à déprécier les ressources du Canada, et il a dit aux cultivateurs de montrer un optimisme rationel. Le ministre des Finances nous a dit: Nous allons instruire les cultivateurs; nous allons leur enseigner comment augmenter leurs récoltes, et après cela tout ira bien. Monsieur l'Orateur, je puis dire d'avance quelle sera la réponse des cultivateurs aux conseils naïfs d'un ami aussi ingénu que le ministre des Finances. Je sais que des cultivateurs lui répondront: Donnez-nous des marchés plus étendus; dégrevez les produits de la ferme, dégrevez le blé, les instruments aratoires, et faites la guerre aux trusts, aux coalitions et aux monopoles.

L'honorable ministre des Finances a voulu faire du sarcasme à propos de la fameuse médaille Cobden, mais je lui dirai que Cobden et Bright ont entraîné la population de l'Angleterre à leur suite, il y a quelque 60 ans, en faisant appel à sa raison et non pas à ses préjugés. Je ne veux pas poser en maître d'école, mais il n'est pas mal, il est peut-être bon même que nous n'oubliions pas les principes fondamentaux qui régissent cette question de production et de consommation. En lisant le journal de John Bright sur les monopoles en Angleterre, je trouve les bonnes vérités suivantes. Il dit:

> Le monopole présuppose certains avantages pour ceux qui le possèdent. Il leur donne la protection du marché et exclut le blé étranger, afin que sur un marché insuffisamment approvisionné ils puissent obtenir pour leur blé un prix plus élevé qu'il ne vaut réellement. Ce prix plus élevé ne peut être obtenu qu'en empêchant le marché aux céréales d'être approvisionné aussi abondamment qu'il le serait si l'on respectait les lois ordinaires d'un commerce. L'élévation des prix existe donc et ne peut être obtenue qu'à la suite d'une rareté créée intentionnellement par des lois.

Voilà une vérité salutaire exposée par John Bright qui est certainement une autorité en la matière et certainement aussi un ami de la classe populaire, laquelle, pour me servir des paroles d'Abraham Lincoln, doit être réellement aimée par le tout-puissant parce qu'elle est si nombreuse. M. Bright continue:

> Cette augmentation de valeur place les vivres hors la portée de ceux qui ont le moins de ressources, tandis que les classes les plus à l'aise peuvent toujours s'en procurer autant qu'elles en ont besoin. La rareté commence par se faire sentir d'abord chez la partie la plus pauvre de la population. Dans une ville assiégée les riches et les puissants peuvent tenir plus longtemps.

Par exemple, les dix-huit vaillants échevins peuvent tenir plus longtemps contre les quinze mille sans emploi qui demandent au maire Hocken de leur donner du pain et de la soupe.

> Les pauvres et les sans-défense ressentent plus vite les atteintes de la famine. Cette loi qui amène la famine n'a pas des effets uniformes; elle épargne le riche et écrase le pauvre.

C'est l'histoire des émeutiers qui demandent du pain à Régina.

> Une famine à bord d'un navire en mer serait supportée par tout l'équipage également. L'amiral et le mousse mangeront tous deux du buiscuit de mer, mais comme la loi sur les blés crée la rareté spécialement pour le bénéfice d'une classe particulière, il est plus que probable qu'on évitera à cette dernière toutes les souffrances qu'elle entraîne. La rareté frappe les différentes classes de la société en raison inverse de leurs moyens de l'endurer. "Les travailleurs sont probablement la seule classe qui ressente les effets de l'insuffisance absolue des produits alimentaires, et encore parmi ceux-là ce sont les plus faibles et les plus pauvres, ceux dont le travail est le moins relevé et a le moins de valeur, qui souffrent le plus."

Cette citation semble peut-être un peu démodée, et j'entends les sarcasmes de quelques-uns de mes honorables amis de ce côté de la Chambre (la droite).

Mais qui osera nier que dans notre jeune pays, à Winnipeg, à Vancouver, à Toronto et à Montréal, nous ne soyons, à l'heure actuel, face à face avec des quartiers miséreux et une population mal nourrie? Si vous lisez les journaux du matin, vous constaterez que la voix des membres du clergé dans presque toutes les grandes villes s'élève aujourd'hui en faveur de ceux qui pâtissent de la faim et contre l'existence des quartiers miséreux.

Bien que les bases de mon argumentation puissent être quelque peu démodées, et bien que mes connaissances économiques puissent sembler quelque peu désuète, je crois, cependant, qu'il est bon pour le Canada que quelqu'un se lève dans la Chambre des communes et parle le langage de la vérité, du sens commun et de la justice aux monopoleurs qui ont joui de leurs privilèges au cours des trente ou quarante dernières années.

Oh! mais on nous rétorque que le très honorable chef de l'opposition a changé de politique. Il fut d'abord en faveur du libre-échange, tel qu'il existe en Angleterre. Il se prononça ensuite pour une union continentale. Puis il fut en faveur de la réciprocité illimitée et ensuite pour le remaniement du tarif; finalement, il se prononça en faveur d'une réciprocité limitée, et maintenant il est partisan de l'entrée en franchise des produits alimentaires, pour l'instant, comme l'a déclaré avec un sourire, l'honorable ministre des Finances (M. White). Dites ce que vous voudrez; étudiez toute la longue carrière du très honorable chef de l'opposition, qu'il se soit prononcée pour une union continentale—et ce n'est pas prouvé—qu'il ait combattu en faveur de la reciprocité illimitée,—et la réciprocité illimitée fut accueillie avec faveur, même dans la province d'Ontario en 1891,—bien qu'il ait été pour le libre-échange tel qu'il existe en Angleterre ou pour la réciprocité limitée et bien qu'il soit aujourd'hui favorable à la politique de l'entrée en franchise des produits alimentaires, son attitude a toujours été invariable: Il est pour la diminution des taxes. Il est opposé à l'augmentation des taxes et à la consolidation des monopoles, des coalitions et des fusions.

Permettez-moi de vous citer une phrase d'une lettre que sir Robert Peel écrivait à l'un de ses amis.

Lui aussi, dans son temps, fut regardé comme un grand apostat, parce qu'il prit parti pour le peuple contre les grands financiers. Il eut même contre lui quelques-uns des représentants des masses, tout comme Cobden et Bright. Dans cette lettre de Peel, qu'un de mes amis a lue au musée britannique et qu'il a copiée, il y a trois ou quatre ans, parce qu'elle était écrite de la main du grand homme d'Etat, j'ai relevé la phrase suivante, qui s'applique très bien au très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier):

Je rencontre un grand nombre d'obstacles à surmonter beaucoup de fausses interprétations et de blâme de la part de gens, que je le crois sincèrement, je protège contre les maux et des dangers dont ils semblent peu se douter.

Lorsque le très honorable chef de l'opposition disparaîtra de la vie publique—et j'espère que l'éventualité en est encore éloignée,—il pourra dire avec sir Robert Peel:

Je laisserai un nom qui sera exécré par chaque monopoliste, qui travaille à maintenir la protection pour son bénéfice personnel, mais que m'importe, je laisserai un nom dont on se souviendra quelquefois avec des sentiments de bienveillance dans ces endroits ou fréquentent ceux dont la destinée est de peiner et de gagner leur pain à la sueur de leur front.

Rien n'a encore été dit sur la question navale et c'est peut-être ce qui explique la nervosité du ministre des Postes. A notre grande surprise et peut-être à notre satisfaction générale, monsieur l'Orateur, la question navale est maintenant une question morte. Le corbillard qui a transporté le bill naval de cette Chambre au Sénat a abandonné le cadavre là où il devrait rester enterré. Le Gouvernement a enterré la question navale. Je ne rappellerai pas les différentes phases par lesquelles est passée la question navale, bien que je sois tenté de le faire par la présence, aujourd'hui, en Chambre, de l'auteur de la si fameuse résolution de 1909.

Nous savons qu'en premier lieu une résolution en faveur d'une marine canadienne fut présentée en 1909. Nous savons aussi qu'elle fut acceptée unanimement. Nous savons de plus que le très honorable premier ministre (M. Borden) et le ministre du Commerce (M. Foster) dans leurs discours à la Chambre, en Angleterre, à Halifax et dans Ontario se prononçaient en faveur d'une marine canadienne telle que le voulait la résolution de 1909. Nous savons que l'élection de Drummond-et-Arthabaska eut lieu en 1910. Il fut découvert, peut-être par l'ex-ministre des Travaux publics (M. Monk), que les ennuis éprouvés par les libéraux seraient peut-être à l'avantage des tories. Nous savons que c'est l'élection de Drummond-et-Arthabaska qui fit luire la victoire pour la première fois aux yeux des tories. Nous connaissons l'attitude contradictoire tenue par l'ex-ministre des Travaux publics, dans la province de Québec et par le chef de l'opposition d'alors (M. Borden), dans les provinces anglaises du Dominion. Nous savons que durant la campagne de 1911, les chauvins tories sustentaient,— oui je tiens le propos de M. Bourassa, qui l'a publié et signé,—les chauvins du parti tory de Montréal et de Toronto ont payé le coût de la semence nationaliste jetée en terre canadienne.

On sait ce qui est arrivé: nous avons été défaits, naturellement. Une première session a eu lieu. Mon honorable ami le premier ministre tâtait le terrain. Révoquait-il la loi du service naval? Inaugurait-il une nouvelle politique? La politique des torys et des chauvins, politique

de centralisation, opposée à celle de mon très honorable ami le chef de la gauche. Accompagné de son fervent admirateur de l'autonomie pour l'Irlande, le ministre de la Justice (M. Doherty), et de ce fervent nationaliste d'alors, le directeur général des Postes (M. Pelletier), le premier ministre s'est rendu en Angleterre. A leur retour, un banquet leur a été offert à l'hôtel Windsor, à Montréal, et les déclarations faites par le premier ministre nous sont bien connues. Il a dit à ceux qui l'écoutaient: J'ai pris mes renseignements à la bonne source, j'ai consulté l'amirauté; la Chambre se réunira dans quelques semaines, et je soumettrai aux Communes du Canada ma politique navale. Si le Parlement la repousse, j'en appellerai au peuple. L'urgence s'est montrée le 5 décembre 1912. Chacun se rappelle l'héroïque résistance opposée par le parti de la réforme à la tyrannie du parti chauvin. On sait quel a été l'effet, le funeste effet, de la lettre de M. Churchill. On nous a imposée la clôture, jolie expression française appliquée à une bien mauvaise chose. Ça été la main de maître de mon honorable ami le ministre des Travaux publics (M. Rogers) qui l'a introduite. On sait quelle a été la réponse du Sénat à cet acte de la majorité de la Chambre des communes. Aujourd'hui que l'atmosphère de cette salle a repris sa sénérité, il me sera bien permis de demander, sans vouloir revenir sur le petit incident qui, l'année dernière, a troublé nos délibérations antérieures à la fête de Pâques, s'il n'est pas vrai que les événements survenus depuis ont justifié la conduite du parti libéral canadien? J'ai assisté samedi à la conférence de M. J. S. Ewart au club Canadien de cette ville. Les avis peuvent différer touchant cet homme. C'est un esprit indépendant, et il est au-dessus de la politique des partis. Sa parfaite connaissance des affaires de l'empire britannique devrait, je pense, nous engager à écouter sa parole. Lisez cette conférence de M. Ewart et relisez-là. Il nous dit que depuis la dernière session, la marine australienne est un fait accompli, la marine australienne avec le drapeau de l'Australie au mât d'artimon de ses navires. Depuis la dernière session, la Nouvelle-Zélande a, elle aussi, commencé à se construire une marine de guerre. Depuis la dernière session, depuis que mon honorable ami le député de Brandon (M. Aikins) a déclaré, à son retour d'Europe, que l'Angleterre et l'Allemagne étaient virtuellement en état de guerre, un rapprochement s'est effectué entre ces deux pays. Et, si vous jetez les yeux sur l'Annual Register de l'année dernière, vous y verrez que l'Allemagne est la meilleure cliente de John Bull. Notre conduite de la dernière session a donc depuis été justifié par les faits. Il y a plus; la politique que proposait à cette Chambre le parti conservateur, et je devrais plutôt dire la politique dont le parti conservateur s'est fait l'écho dans cette Chambre, puisque cette politique a été imposée au premier ministre du Canada par M. Churchill, par les commis de l'amirauté et par les partisans en Angleterre de la centralisation, les impérialistes anglais les plus éminents, ceux de l'espèce la plus saine, M. Richard Jebb, par exemple, et MM. les amiraux Henderson et Freemantle, ont déclaré que la politique proposée par le très honorable chef de la gauche était la seule bonne et pour le Canada et pour l'empire.

Je ne veux pas fatiguer la Chambre de citations, mais je le répète, sir Richard Jebb, un des mieux connus parmi les apôtres de la doctrine impérialiste, un disciple de M. Chamberlain et de lord Milner, de même que les amiraux Henderson et Freemantle, ont déclaré que le moment était venu d'accepter la politique du chef de l'opposition canadienne. En outre, le "Times" de Londres et le "Thunderer"—journal quelquefois inspiré—ont approuvé la formation d'une marine australienne aussi bien que d'une marine néo-zélandaise. De là découle une approbation de la marine canadienne. Mais cette approbation, le "Times" l'avait déjà donnée auparavant.

Comme je l'ai dit, je ne veux pas ennuyer la Chambre de citations; mais, après la conférence de 1911, le "Times" saluait avec joie l'annonce d'une politique impériale basée sur la déclaration de celui que M. Asquith appelait le Nestor de la conférence, politique d'unité impériale fondée sur l'autonomie locale. La question navale a été écartée, l'urgence n'existe plus, et le temps est venu d'inaugurer une politique permanente. A titre de libéral comme à titre de Canadien loyal, je dirai au Gouvernement, aujourd'hui que l'urgence est disparue, de proposer une politique permanente, une politique conforme à celle de l'Australie, et vous verrez le parti libéral canadien se ranger avec le Gouvernement pour la réalisation de cette politique.

L'urgence est disparue, mais la Joconde aussi a disparu de Paris. Je soupçonne que tôt ou tard la main de quelque Italien nous rapportera la Mona Lisa du parti conservateur, son urgence. Quand viendra-t-elle de nouveau orner les murs de cette salle? Inutile, monsieur l'Orateur, de chercher ce que chacun sait: l'urgence de l'année dernière, mise de côté cette année, reprendra vie à la première rumeur d'une élection générale.

C'est pour les besoins de la campagne du jingoïsme. L'ancien cri de bataille "Ni troc ni commerce avec les Etats-Unis!" est devenu suranné. La clameur "Le Canada, annexe des Etats-Unis!" est mise au rancart, et il faut une nouvelle campagne de jingoïsme à outrance pour ramener le parti tory au pouvoir. Mais le vieux cri d'alarme: "Gare au loup!" ne réussira plus désormais. Je le sais, certains journaux jingoïstes cherchent à nous convaincre de l'existence d'une crise. Il faut raviver ces craintes au sujet des périls de l'empire. Voici ce que je lis dans le "Star" de Montréal, de samedi:

> La désinvolture dont a fait preuve, l'autre jour, sir Wilfrid Laurier, en plein Parlement, en mettant au rancart toute question d'urgence navale, passée, présente et future, est inintelligible à tous les esprits avertis qui s'intéressent aux choses de la politique extérieure. Les preuves du "péril" sont si claires et si nombreuses, et elles éclatent partout avec une si pénible évidence qu'il est incompréhensible à des hommes dont la vision ne se borne pas à de simples questions de clocher que des hommes d'Etat de la taille de sir Wilfrid Laurier puissent fermer les yeux sur le péril écrit en rangs de baïonnettes massées dans tout le continent européen.

Je serais curieux de savoir si celui qui a tracé ces lignes à tête reposée appartient à ce groupe d'escroqueurs dont parle ainsi lord Welby:

> Nous sommes aux mains d'une bande d'escroqueurs. Ce sont des politiciens, des généraux, des fabricants d'armements, et des journalistes, ayant tous à cœur un débordement de dépenses et s'ingéniant à créer de toutes pièces des paniques qui terrifient le public et les ministres d'Etat.

Franchement, monsieur l'Orateur, je suis convaincu que l'auteur de ces lignes qui affirme que le péril est écrit en rangs pressés de baïonnettes a voulu effrayer le ministre des Travaux publics. Lord Welby ajoute qu'il a souvenance de huit paniques créées ainsi de toutes pièces par des rumeurs de guerre et dont le public a invariablement été la dupe. Chaque fois on a démasqué plus tard l'imposture, mais invariablement l'imposture a réussi et a abouti à d'énormes dépenses en armements.

J'ai cité lord Welby, membre de cette auguste chambre des lords, réformée par Lloyd George, le ministre fort en vue qui a lui-même demandé la réduction des armements. Pour rien au monde je ne voudrais donner à croire que lord Welby est un fantasque, écrivant à tort et à travers. Voici une petite brochure—non pas ce document que le Gouvernement veut distribuer, en guise de pain, aux consommateurs canadiens, j'entends le rapport de la commission d'enquête sur la cherté de la vie—mais une brochure intitulée: "Les six paniques et autres essais," par F. W. Hirst. On le sait, M. Hirst est la grande autorité financière de l'empire britannique. Il est le rédacteur de "l'Economist" de Londres, journal dont le ministre des Finances attend toujours avec impatience l'arrivée à son bureau et qu'il lit avec avidité. M. Hirst n'est pas un toqué; c'est un bon "britisher". Sans doute, il a son côté faible; c'est un radical. Je conseille la lecture de ce livre à tous mes collègues en cette Chambre. Au cours du dernier siècle, il y a eu six paniques en Angleterre.

La première dura de 1847 à 1848 et eut pour genèse une lettre du duc de Wellington. Cette lettre était adressée à un officier britannique et donnait une preuve pénible de la décadence de la puissance navale. Ces paroles du duc de Wellington au sujet de la preuve pénible de la décadence de la force navale, alarmèrent l'opinion publique, et le peuple pensa que les Français allaient envahir l'Angleterre. M. Hirst nous dit la fin de cette panique:

> Cette panique se termina d'une façon dramatique. Lord Russell était ministre des Finances, et le budget déposé sur le bureau le 18 février 1848, porta l'impôt sur le revenu de sept pennies à un schelling la livre, en vue de l'accroissement des armements et de la réorganisation de la milice en conformité de l'avis exprimé par le duc de Wellington, Lorsque le relèvement de l'impôt vint à la publicité, de concert avec les préparatifs en prévision du danger d'invasion, le danger sembla diminuer et la panique se calma.

Chose étrange, quelques semaines plus tard, l'envahisseur pénétra en Angleterre, mais ce fut en la personne du vieux roi des Français Louis-Philippe qui entra en Angleterre, non pas en envahisseur, mais à titre de réfugié. Il avait perdu la couronne de France. La seconde panique—encore une panique d'origine française—

dura de 1851 à 1853. Dans la chambre des communes, lord John Russell dit:

Réellement, à entendre ou à lire les lettres et le langage dont se sert une partie de la presse, on dirait que ces deux grandes nations si riches, si semblables par leur civilisation, sont à la veille de se massacrer l'une l'autre, précisément afin de se renseigner sur l'effet des capsules fulminantes et des fusils à aiguille.

M. Joseph Hume, le vieil économiste, au cours d'un des débats, décrit la situation de l'Angleterre:

Nos paniques actuelles ne sont pas, comme celles d'antan, le résultat du bavardage de vieilles femmes, mais elles tiennent à l'existence d'un trop grand nombre des cercles à Londres, qui regorgent de tant d'officiers en demi-solde, qui n'ont d'autre besogne que de s'occuper d'eux-mêmes et de leurs amis. Voilà les gens qui adressent des lettres aux journaux, dans l'espoir de faire venir l'eau au moulin, de façon ou d'autre.

Et l'on sait comment cette panique se termina:

L'alarme était sans cesse entretenue par des paragraphes effrayants publiés dans les journaux. Un jour l'armée française qui occupait Rome était, disait-on, irritée et mécontente parce qu'elle ne pouvait pas prendre part à l'invasion de l'Angleterre et au sac de Londres; le jour suivant, on se communiquait à l'oreille les révélations d'un plan secret, divulgué par le général Changarnier, pour envahir l'Angleterre et s'emparer de la métropole (ce qui était nié publiquement); puis on nous parlait d'un complot pour s'emparer d'une station navale dans les Antilles; enfin, le gouvernement français avait donné une commande de frégates à vapeur aux chantiers [illegible] de Glasgow.

Des amiraux en demi-solde surveillaient chaque matin le Pas-de-Calais et voyaient à l'horizon les frégates françaises s'avancer avec les envahisseurs. Comment prit fin la panique? M. Hirst nous dit qu'une petite entente eut lieu entre le War-office à Londres et le ministre de la guerre à Paris et la panqiue se termina par l'alliance des armées françaises et anglaises pour faire la guerre de Crimée.

La troisième panique dura de 1859 à 1861. C'était encore l'épouvante d'une invasion française, mais Richard Cobden publia à cette époque un petit volume intitulé "Les trois paniques," qui mit fin à l'épouvante. En 1884, il se produisit une autre panique et M. Hirst nous dit comment elle prit naissance:

D'après un ancien employé de l'amirauté, ce premier succès de "l'école avancée du souci de la marine" fut un des plus inattendu et il doit son origine à l'incident le plus simple. Lord Salisbury, le chef conservateur, au cours d'une visite qu'il fit à Portsmouth, pendant l'été de 1884, avait entendu exprimer du mécontentement sur la situation de la flotte, par quelques officiers de là-bas, et il en fit allusion dans un discours qui semblait exprimer le doute que la flotte fût assez forte pour assurer la sécurité nationale.

Quelques jours après la question fut reprise par M. Stead, le journaliste. L'"Annual Register", parlant de lui, fait cette remarque:

Presque partout la réponse du Gouvernement, à la demande du peuple, fut reconnue insuffisante. Néanmoins on vit se lever quelques antialarmistes ou des sceptiques qui déclarèrent que les clameurs soulevées dans les journaux étaient, si non entièrement, du moins en grande partie, l'œuvre des conseillers professionnels de l'amirauté, aidés dans une large mesure par les puissants constructeurs maritimes, dont les chantiers étaient vides et dont les entreprises subissaient temporairement un temps d'arrêt.

Et la cinquième panique a été appelée l'épouvante des dreadnoughts. Je n'ai pas besoin d'ennuyer la Chambre avec cette histoire. Nous savons tous que sir Henry Campbell-Bannerman, lorsqu'il devint premier ministre, réduisit les dépenses du budget de la marine de plusieurs millions de livres. Immédiatement les constructeurs de navires et les fabricants de plaques de blindages soulevèrent une querelle et une campagne commença dans la presse pour pousser l'Angleterre à construire des dreadnoughts. L'Angleterre en avait déjà un à l'époque, mais comme l'Allemagne avait décidé d'en construire plusieurs, on insista pour que l'Angleterre se mît à en construire aussi. Nous avons tous le souvenir de l'épouvante de M. Blatchford et les articles écrits par ce fameux socialiste. Nous nous souvenons aussi de cette farce humiliante pour l'Angleterre qui a été jouée dans tout le Royaume-Uni et même à Ottawa, "An Englishman's Home". Vous n'avez pas oublié ces mots, monsieur l'Orateur:

We want eight...
We won't wait.....

dreadnoughts. Grâce à M. Hirst, nous connaissons tous maintenant la source de l'épouvante des dreadnoughts. La campagne a commencé et fut payée par les fabricants de plaques blindées et nous savons comment finalement elle ne réussit pas. Mais nous avons eu une autre panique, il n'y a pas très longtemps. Nous ne pouvons plus avoir de paniques à propos de dreadnoughts ou de super-dreadnoughts, mais il y a quelques semaines nous avons eu la panique des aérostats. Des officiers en demi-solde, je suppose, avaient vu dans le firmament des lumières qui n'étaient ni

[M. Lemieux.]

des étoiles, ni des météores; certainement ce devaient être les lumières des Zeppelins. Aussitôt la presse commença une campagne pour que le gouvernement se procurât des navires aériens. Et cela eut du succès. Voici ce que dit M. Hirst:

Préalablement, le 20 février, le côté affaire de cette agitation montra le bout de l'oreille dans une colonne de nouvelles intitulée "Achat d'aréoplanes pour l'armée et la marine britannique" et qui s'exprime ainsi:

Puis il donne le nombre des aéroplanes acheté par le gouvernement anglais à l'instigation d'un petit groupe de farceurs écrivant dans les journaux pour le compte de quelques maisons de construction d'aéroplanes.

J'ai suffisamment parlé sur ce sujet, monsieur l'Orateur. Nous avons été au Canada pendant les quelques années dernières un sujet de risée pour les constructeurs de blindages et pour les faux jingoes. J'admets que beaucoup de jingoes, en réalité la majorité d'entre eux, agissent de bonne foi, mais il y a trop de jingoïsme au Canada; un trop grand nombre de gens s'imaginent qu'ils sont nés pour sauver l'empire. Pour les affaires impériales, on peut s'en rapporter à M. Asquith, le premier ministre d'Angleterre. En 1911, il nous a donné un avis dans sa réponse à sir Joseph Ward. Il a dit que tant qu'il serait premier ministre d'Angleterre, jamais la politique étrangère de l'Angleterre ne subirait l'influence des colonies d'outre-mer.

C'est un avis très courtois, mais très fermement exprimé aux sauveurs de l'empire. M. Asquith ne veut pas abdiquer, même pour les premiers ministres du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Il est, avec sir Edward Grey, l'inspirateur responsable de la politique étrangère de la Grande-Bretagne et il n'a pas l'intention d'abdiquer ses fonctions.

D'ailleurs, nous avons nos propres problèmes à résoudre; nous avons notre tarif à régler; nous avons la question ouvrière, la question hindoue dans la Colombie-Anglaise et celle de l'immigration asiatique. Voilà autant de problèmes dont la solution sollicite toute l'attention des ministres canadiens.

Occupons-nous d'abord des affaires du Canada. Nous n'avons pas à rougir de borner notre activité aux affaires canadiennes. Nous avons tout un pays à édifier. Le mandat que le premier ministre a reçu des contribuables de ce pays, c'est un mandat canadien et non pas un mandat impérial. D'ailleurs, qui sert le Canada sert l'empire.

Le militarisme occupe une trop grande place dans les préoccupations du Gouvernement, pour le bien du pays. Je ne suis pas opposé à une dépense modérée pour des fins militaires et je n'ai aucun doute que les Canadiens, en général, sont disposés à faire certains sacrifices pour la milice, mais, monsieur l'Orateur, les randonnées du ministre de la Milice en Europe, en compagnie d'un état-major galonné, ses fanfaronnades, ses louages d'automobiles à $25 par jour, tout cela n'est pas de nature à faire connaître avantageusement notre jeune pays à l'étranger. Les dépenses que nous faisons pour la milice sont tout à fait disproportionnées. La Chambre me pardonnera d'emprunter encore une citation à John Bright:

Peu m'importe la grandeur militaire et le renom guerrier. Je me soucie plutôt de la condition des gens parmi lesquels je vis. Les palais, les châteaux, les grandes résidences seigneuriales ne forment pas une nation. Dans tous les pays du monde, la nation vit dans de simples maisons et à moins que les lumières de votre constitution ne puissent y pénétrer, à moins que la beauté de vos lois et l'excellence de votre gouvernement n'influent sur les sentiments et la condition du peuple, soyez certains qu'il vous reste encore quelque chose à apprendre dans l'art de gouverner.

Le ministre des Finances écarte toutes ces objections d'un geste nonchalant et repond: "Quoiqu'il en soit, nous remportons les élections partielles; nous en avons remporté six sur sept." Or, j'ai sous la main des circulaires qui ont été distribuées dans le comté de Châteauguay, dans lesquelles, ainsi que l'a rapporté l'honorable député de Red-Deer, nos adversaires faisaient un double appel aux électeurs. On demandait aux cultivateurs de voter en faveur du candidat ministériel, parce que le Gouvernement leur donnerait de l'argent pour construire des chemins et que disait l'Orateur suppléant aux électeurs canadiens-français de ce comté?

Je dois vous informer en passant, monsieur l'Orateur, que votre adjoint, contrairement à tous les précédents, a pris part à cette campagne électorale et a tenu des assemblées publiques dans ce comté. Quel exemple à donner par un parti qui prétend respecter la constitution et les coutumes établies! L'Orateur suppléant était dans le comté et distribuait des circulaires sur lesquelles on pouvait lire:

M. Borden est l'ami de la province de Québec. Nous n'avons jamais été aussi bien traités que

depuis qu'il est premier ministre. Comparez cela au régime Laurier.

A ce propos, monsieur l'Orateur, vous n'avez pas oublié que le "Mail" de Toronto n'a cessé de reprocher à sir Wilfrid Laurier d'être trop généreux envers la province de Québec et trop parcimonieux envers la province d'Ontario:

Conparez le régime Laurier à l'attitude de M. Rogers; ce dernier, dans l'attribution des entreprises publiques, se montre plus généreux envers notre province que ne l'était M. Pugsley, le ministre des Travaux publics du gouvernement libéral. Nous avons obtenu $13,000,000 en une seule année. Des travaux publics sont en cours de construction dans toutes les parties de la province. Le Gouvernement Borden dépensera $25,000,000 dans la province de Québec cette année.

Vient ensuite un chapitre intitulé "Chiffres éloquents" dans lequel figure le coût de quais et de travaux dans les ports et rivières de la province. L'honorable ministre des Postes n'a pas oublié la ville de Québec. La circulaire donne une liste de crédits mentionnés dans le budget principal et dans le budget supplémentaire, pour des améliorations dans les ports et rivières. Des pages entières du budget supplémentaire sont citées et la circulaire ajoute que tous ces crédits seront dépensés durant l'exercice 1913-1914. Au bas de la page se trouve un résumé ainsi conçu:

Travaux publics, budget principal	$2,443,000 00
Travaux publics, budget suppl.	974,000 00
Ports et rivières, budget princ.	1,016,075 00
Ports et rivières, budget suppl.	703,956 54
Travaux publics imputables sur le capital	1,514,000 00
Travaux divers	4,700,095 00
Total	$11,351,126 54

Ensuite, vient un appel aux électeurs:

Electeurs de Châteauguay, désirez-vous retourner au régime Brodeur-Lemieux, ou préférez-vous le régime Rogers et la prospérité de la province de Québec?

Et encore:

M. Borden se montre juste pour les Canadiens-français. Nous obtenons une forte proportion des faveurs ministérielles.

Il me semble voir dans ce qui précède un appel aux convoitises populaires. Que pensez-vous, monsieur l'Orateur, de la conduite de l'Orateur suppléant dans cette circonstance? Voici maintenant ce que disait une autre circulaire:

Depuis que M. Borden est devenu premier ministre, la province de Québec est beaucoup mieux traitée que sous le régime libéral.

[M. Lemieux.]

J'espère que le "Mail" ne manquera pas de mentionner le fait.

M. Laurier avait pour habitude de négliger ses compatriotes parce que, disait-il, sa nationalité ne lui permettait pas de faire pour eux tout ce qu'il aurait voulu. Sous le Gouvernement conservateur, nous avions deux juges à la cour suprême, mais M. Laurier nous a laissés avec un seul, M. Brodeur, qui est le moins capable. Sir Elzéar Taschereau a été remplacé par M. Fitzpatrick. Quand M. Gobeil, sous-ministre des Travaux publics, prit sa retraite, M. Laurier l'a remplacé par M. J. B. Hunter, un Anglais.

Lorsque M. Gourdeau abandonna la position de sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, M. Laurier le remplaca par M. Johnston, du Cap-Breton, un autre Anglais. De 1896 à 1913 le gouvernement Laurier n'a rien fait pour le port de Québec, mais il a dépensé des millions pour les ports de l'Ontario et du Nord-Ouest. Mieux vaut avoir un Canadien anglais, en qualité de premier ministre, qu'un Canadien-français à la façon de Laurier. Depuis son arrivée à la direction des affaires, M. Borden a fait preuve de la plus grande sympathie à l'endroit des Canadiens-français—il aime notre race.

Suivent quelques phrases d'un discours prononcé à la Chambre des communes, le 22 mars 1905; la traduction de cette tirade prendrait trop de temps, mais cette pièce est certainement très éloquente et elle vante hautement la largeur de vues de M. Borden. L'article continue ainsi:

Le Gouvernement Borden a démontré par ses actes qu'il respecte notre race. N'est-il pas vrai....

Ah! monsieur l'Orateur, j'en arrive à vous maintenant, car ceci vous intéresse:

N'est-il pas vrai que 15 traducteurs canadiens français des Livres bleus ont été nommés, cette année, après avoir subi avec succès l'examen requis? Des libéraux mêmes ont été nommés. C'est parce que M. Borden veut se montrer juste envers notre langue qu'il a ordonné ces nominations.

Malgré vous, monsieur l'Orateur.

Sous le régime de M. Laurier, il était impossible de se procurer les Livres bleus en français avant qu'il ne se fût écoulé deux ans depuis la publication de la version anglaise. Pourquoi ne serions-nous pas justes envers M. Borden, lorsqu'il se montre si bien disposé envers nous, surtout lorsqu'il nous accorde ce que M. Laurier nous a refusé si souvent? Du temps des libéraux on ne comptait qu'un seul juge de la cour d'échiquier, l'honorable juge Cassels. N'est-il pas vrai que M. Borden a nommé un autre juge, l'honorable M. Audette, un Canadien-français? Pourquoi ne reconnaîtrions-nous pas de tels actes de justice? Depuis que M. Doherty est ministre de la Justice, il a nommé à son ministère deux avocats canadiens-français, MM. Beauchesne et de Salaberry, Tous les avocats de la province de Québec qui ont eu à faire avec M. Doherty, au cours de ces

deux dernières années, savent qu'il s'est opéré une amélioration très sensible, à ce point de vue. M. Borden a nommé un sénateur pour la Nouvelle-Ecosse, M. Girroir, un Canadien français d'Antigonish, dont les chefs acadiens avaient eux-mêmes mentionné le nom à M. Borden pour remplir la fonction de président de la commission conjointe des eaux limitrophes. M. Borden a nommé l'honorable T. C. Casgrain, un Canadien-français, et ce choix est réellement heureux. Ainsi en est-il de tous les postes importants du service civil; nous avons notre large part des faveurs ministérielles. Nous recevons beaucoup plus, depuis deux ans, que ce que nous n'avons pu obtenir, au cours du laps de temps que sir Wilfrid Laurier a été au timon des affaires.

L'honorable ministre des Finances a dit: Nous avons remporté la victoire dans Châteauguay. Oui, monsieur l'Orateur, le Gouvernement a gagné cette élection, mais je vous indique les moyens qui ont permis à ces gens-là de faire élire leur candidat dans Châteauguay. Je sais que le ministre des Finances est un amant des livres et qu'il affectionne particulièrement les ouvrages qui se rapportent à Napoléon. Il n'y a pas très longtemps, je lisais de nouveaux mémoires racontant la campagne de Napoléon en Russie et j'y ai vu raconter qu'au moment ou l'armée de Napoléon, composée de soldats et d'aventuriers de tous les pays de l'Europe, France, Espagne, Prusse, Italie, Autriche, qu'au moment, dis-je, où cette armée pénétrait dans les steppes immenses de la Russie, quelques-uns des généraux de l'état-major de Napoléon rencontrèrent un vieux pope russe. La conversation s'engagea entre l'humble pope russe et les généraux français, aux uniformes rutilants d'or.

Ils se vantaient au vieillard d'atteindre Moscou, de culbuter l'armée russe, ajoutant que les armées françaises triompheraient après une courte campagne. Et le vieux russe de rétorquer à l'un des officiers de l'état-major: Général, vous traverserez avec votre magnifique armée d'aventuriers la Bérésina et le Niémen et vous atteindrez peut-être Moscou, mais comptez le nombre de vos soldats et de vos aigles au fur et à mesure que vous avancerez dans le pays et faites un calcul semblable à votre retour.

Monsieur l'Orateur, le premier ministre s'avance lui aussi sur Moscou, avec son général à l'uniforme pourpeusement chamarré sur toutes les coutures. J'ai nommé le ministre de la Milice. Dans les rangs du parti tory on trouve des représentants de toutes les bandes imaginables; on y voit quelques-uns des dix-huit capitalistes insurgés représentés par le ministres des Finances: ici on aperçoit l'orangiste loyal et là l'ultramontain dévot—voyez-le, il me regarde en ce moment—je vois dans cette armée des torys à tous crins, ils sont nombreux, dont plusieurs sont des jingoes, et des francs-tireurs nationalistes. Deux sessions sont déjà passées et nous en commençons une troisième. Nous en aurons peut-être une quatrième, mais, un jour ou l'autre il faudra affronter les élections. Napoléon à la tête de ses généraux et de ses grenadiers a pénétré dans les steppes de la Russie, après les batailles d'Ulm, de Friedland et d'Iena. Il a traversé la Bérésina et le Niémen, mais quand sonna la retraite, les survivants en haillons de la grande armée durent franchir de nouveaux fleuves et rivières et ils finirent par rencontrer Wellington à Waterloo. L'armée tory peut traverser autant de rivières qu'il lui plaira, mais, tôt ou tard, nous aurons des élections et c'est alors qu'elle rencontrera son Wellington et trouvera son Waterloo.

L'hon. L. P. PELLETIER (ministre des Postes): Je suppose que je ne désappointerai personne en disant que je n'ai pas l'intention de parler aussi longtemps que l'a fait l'honorable député de Rouville.

L'honorable député a parlé pendant trois heures et demie. Je n'entreprendrai pas de me prononcer sur le mérite de ce discours, car ceux qui savent que nos relations, par le passé, n'ont pas été des plus amicales, pourraient croire que je suis prévenu contre lui. Quoi qu'il en soit, j'espère qu'il me suffira du quart de ce temps pour parcourir le même terrain et présenter les choses sous leur vrai jour. Comme on s'attend à ce que la séance ne se prolonge pas outre mesure ce soir, je propose le renvoi du débat.

(La motion est adoptée et, sur proposition de M. Rogers, la séance est levée à dix heures et trente-cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mardi, 27 janvier 1914.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES TERRES FEDERALES.

M. . A. M. AIKINS (Brandon) demande à déposer un bill (n° 28) à l'effet de modifier la loi des Terres fédérales.

La loi actuelle mentionne le principe et la pratique de l'aliénation complète au détriment du peuple, d'après moi, des forces hydrauliques, des terrains sur lesquels elles sont situées, des gisements de houille et des terres sur lesquelles il y a de la houille, de l'huile, de la pierre de construction et du gaz naturel. L'objet de mon bill est d'empêcher l'aliénation de ces terres. La pratique générale depuis un certain nombre d'années du ministère de l'Intérieur a été, non pas d'aliéner ces terres, mais de les donner à bail sous certaines conditions établies par le Gouverneur en conseil. Mais les règlements concernant les forces hydrauliques me semblent être d'une si grande importance qu'ils devraient être approuvés par le Parlement avant d'être appliqués; et ils ne pourraient être modifiés que si le Parlement y consent. En outre, la loi actuelle permet l'occupation de ces terres comme homesteads et reconnaît les droits de préemption, ce qui fait que lorsque les conditions d'établissement ont été remplies et que surgissent les droits de préemption, les droits à la surface des terrains se trouvent séparés des droits au sous-sol, au détriment de ceux qui possèdent ces derniers, ce qui empêche leur exploitation profitable. Ce bill a pour objet de remédier à ces imperfections.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES PRETEURS D'ARGENT.

M. HENRY-H. STEVENS (Vancouver): demande à déposer un bill (n° 29) à l'effet de modifier la loi sur les prêteurs d'argent. La loi actuelle limite le taux de l'intérêt sur les prêts de moins de $500. L'objet de ce bill est d'appliquer cette limite à tous les prêts. Un autre objet est d'abaisser la limite à 10 p. 100 au lieu de 12 p. 100. Ce bill propose aussi de modifier la clause d'interprétation de façon à rendre plus claire la description de ce que l'on entend par prêteur d'argent.

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

[M. Pelletier.]

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'hon. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): demande à déposer un bill (n° 30) concernant la compagnie du Grand-Tronc du Pacifique.

Ce bill a pour objet de prolonger le délai dans lequel doit être achevée la section des Prairies du Grand-Tronc.

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

DEPOT D'UN BILL RELATIF AU TRANSCONTINENTAL NATIONAL

L'hon. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): demande à déposer un bill (n° 31) relatif au Transcontinental National.

Le bill précédent a pour objet de prolonger le délai par décret du conseil. Celui-ci autorise le Gouverneur en conseil a prolonger les délais de temps à autre par décret du conseil.

DEPOT D'UN BILL TENDANT A ABROGER LA LOI SUR LA MARINE.

M. DAVID O. L'ESPERANCE (Montmagny): demande à déposer un bill (n° 32) à l'effet d'abroger la loi sur la marine.

Quelques VOIX: Expliquez-vous.

M. L'ESPERANCE: Ce bill a pour objet d'abroger la loi sur la marine déposée par l'ancien gouvernement en 1910.

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

SERVICES DU COURRIER AUX PROVINCES MARITIMES.

L'hon. H. R. EMMERSON: Je désire demander à l'honorable directeur général des Postes s'il ne serait pas possible d'apporter quelque amélioration dans la transmission des courriers aux Provinces maritimes. Présentement, les lettres adressées à un endroit quelconque entre Montréal et Moncton, ou au delà de Moncton, y compris Halifax et Sydney, et qui sont mises à la poste à Ottawa après trois heures de l'après-midi, partent par le train de l'après-midi

ou du soir pour Montréal, où elles restent toute la journée du lendemain pour n'en partir que par les trains du soir sur l'Intercolonial ou du Pacifique-Canadien. Les lettres ne devraient pas être retenues ainsi pendant douze heures à Montréal. Les lettres déposées au bureau de poste à Ottawa dans la soirée, devraient être expédiées le lendemain matin de Montréal en même temps que le courrier des Provinces maritimes, qui part de cette ville à 8 h. 30 du matin et par lequel les lettres sont rendues à destination dans les provinces de l'Est douze heures plus vite qu'en vertu de la méthode actuelle. J'ai, à plusieurs reprises déjà, appelé à ce sujet l'attention de mon honorable ami le directeur général des Postes actuel et de son prédécesseur. Il y a des années que nous souffrons, et il me semble qu'il serait temps d'apporter un remède. On retient les courriers à Montréal afin de les expédier aux Provinces maritimes par le Pacifique-Canadien. On devrait les expédier par le convoi du matin de l'Intercolonial, ce qui éviterait ces retards.

L'hon. L. P. PELLETIER (directeur général des Postes): L'honorable député de Westmoreland a appelé, l'autre jour, mon attention sur cette question et j'ai pensé qu'il avait raison. J'ai attiré là-dessus l'attention de mon sous-ministre. De prime abord, il a exprimé l'avis que l'honorable député devait être mal renseigné; mais je lui assurai que l'honorable député était bien sûr de ce qu'il disait. Je le priai de s'enquérir afin que je fusse à même de renseigner exactement l'honorable représentant de Westmoreland. Depuis, le Dr Coulter a été indisposé, et c'est ce qui explique que l'honorable député n'ait pas encore reçu sa réponse.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE DISCOURS DU TRONE.

La Chambre passe à la suite de la discussion, ajournée le 26 janvier, sur la motion de M. H. F. McLeod proposant une adresse à S.A.R. le Gouverneur général en réponse au discours d'ouverture de la session et sur l'amendement déposé par sir Wilfrid Laurier.

L'hon. L. P. PELLETIER (ministre des Postes): Tout d'abord, monsieur l'Orateur, j'offre mes félicitations à l'honorable député de Rouville (M. Lemieux): son discours d'hier est d'une tout autre allure que certains de ceux qu'il a prononcés au cours des deux sessions dernières du Parlement. Chacun se rappelle les colères faites parfois par mon honorable ami durant ces sessions. Des citoyens infiniment respectables étaient mis au pilori dans cette assemblée, sans être à même de s'y défendre, n'y occupant pas un siège; des ministres, des membres du cabinet y étaient vertement critiqués. Evidemment, l'honorable député a résolu de changer de conduite. Hier, il a discuté les questions politiques au point de vue de l'intérêt public, avec force citations des économistes et publications officielles, et, au cours de son argumentation, il a évité toutes personnalités. S'il est disposé à accepter des félicitations, je lui offre les miennes. L'honorable député est devenu plus sage, sans doute; mais sans doute aussi que la récente élection dans Châteauguay a eu l'effet de le faire réfléchir. Je vais m'efforcer d'imiter l'exemple de mon honorable ami, et de discuter les questions d'ordre public en m'inspirant de motifs d'intérêt public.

L'honorable député de Rouville, au commencement de son discours, a exprimé l'espoir que le représentant de Dundas (M. Broder), à la suite de son spirituel discours, soit d'emblée promu au Sénat. Il lui a exprimé ses meilleurs vœux à cet égard et souhaité que le jour ne tarde pas trop. Mais l'instant d'après, l'honorable député, fort peu soucieux de la logique, posa en principe que nous ne devrions pas nommer de nouveaux sénateurs, ce qui ne saurait guère se concilier avec les vœux dont il venait de gratifier le représentant de Dundas.

Je passerai rapidement sur les observations préliminaires de l'honorable député; comme je le disais hier soir, en proposant le renvoi du débat, je ne songe nullement à parler trois heures ou trois heures et demie durant. L'honorable député a critiqué ensuite la pratique des destitutions adoptée par le Gouvernement actuel. Je ferai remarquer ici qu'avant l'arrivée au pouvoir de nos adversaires, en 1896, les destitutions de fonctionnaires publics se réduisaient à peu de chose. Le gouvernement Mackenzie et le gouvernement de sir John A. Macdonald n'avaient pas multiplié les destitutions. Mais, en 1896, on se livra à une orgie de destitutions dans tous les départements de l'administration; et tel fut l'impression produite par la conduite de nos adversaires, que nos propres amis jugèrent qu'il serait de simple équité de réintégrer dans leurs emplois ceux qui avaient été injustement destitués, et engagèrent le gouvernement nouveau à marcher sur les traces de l'ancien. La nature humaine est là, et nos amis dans toutes les parties du Canada, après avoir été témoins des destitutions en

bloc qu'on avait opérées sur l'Intercolonial, dans l'administration postale, dans presque tous les bureaux, nous demandèrent naturellement de recourir aux mêmes procédés.

L'ancien gouvernement avait déjà opéré beaucoup de ces destitutions, et en continuait toujours la pratique, lorsque la Chambre des communes, sur la proposition de M. Lake qui faisait alors partie de la députation, vota un projet de résolution définissant les conditions et les circonstances dans lesquelles ces destitutions s'opéreraient. A la suite d'une discussion, cette motion de M. Lake fut agréée par le très honorable leader de l'opposition (alors premier ministre), et la Chambre l'accepta à l'unanimité. Or je dis que cette ligne de conduite ayant été approuvée par l'un et l'autre partis, le ministère actuel était parfaitement justifié de la suivre. C'est ce que nous avons fait; et les destitutions que nous avons effectuées, c'est dans ces conditions et suivant ces indications que nous les avons opérées. Et puisque cela constitue un progrès sur l'état de choses antérieur, et que la règle restera la même pour tous les ministères qui se succéderont ici, nos adversaires auraient mauvaise grâce, après la conduite qu'ils ont tenue en 1896, de venir nous reprocher de faire comme ils ont fait et comme ils ont prétendu dans le temps n'être que de simple justice.

L'instant après nous avoir reproché de faire trop de destitutions, on nous reproche de n'en pas faire assez. L'autre jour, l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) m'affirmait en cette enceinte que je devrais destituer un des fonctionnaires les plus haut placés de mon ministère. On m'a déclaré, l'autre jour, que mon sous-ministre même, avait exercé ses fonctions de telle manière qu'il conviendrait de le destituer. Un moment on nous dit que nous faisons trop de destitutions, et le moment d'après on nous déclare qu'il faudrait en mettre un plus grand nombre à la porte. La vérité n'est ni dans l'un ni dans l'autre extrême. Je ne pense pas que nous devions faire perdre aux gens leur emploi, simplement parce qu'ils ont été nommés par un précédent gouvernement; mais si ces fonctionnaires se trouvent dans les conditions fixées par le projet de résolution de M. Lake, que nos adversaires ont approuvé, ni l'honorable député de Rouville ni aucun autre membre de la députation n'est fondé à nous dire que nous avons adopté la devise: Au vainqueur les dépouilles.

L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a allégué ensuite que le ministre des Finances faisait erreur en disant que le marché monétaire est plus confiant, que les banques ne se font pas prier pour avancer des fonds. Si cela est vrai de l'Ontario et des autres provinces, dit-il, on ne saurait prétendre la même chose de Québec. Soit dit en passant, s'il faut en croire certains journaux, l'argent s'obtient assez facilement dans Québec. Badinage à part, je sais que dans la province de Québec le capital est beaucoup plus confiant qu'il ne l'était; et nous sommes certainement à la veille de voir les affaires reprendre et le pays revenir au point où il était il y a plusieurs mois.

L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) nous disait hier qu'on pourrait s'attendre à voir des choses assez raides dans le projet de remaniement de la carte électorale, et il insinuait, ou plutôt soutenait, que l'honorable représentant de la division Saint-Antoine (M. Ames) et moi-même nous avions conspiré dans ce but et préparé un certain projet qui serait injuste. L'honorable député est mal renseigné, qu'il me permette de le lui dire. On nous a informés que sir John A. Macdonald avait déposé une mesure que nos adversaires ont qualifié de "gerrymander", projet absolument fâcheux; que l'Ontario avait été remanié de telle et telle manière, en vue d'asurer le succès du parti; tandis que, au contraire, le très honorable leader de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) avait adopté une ligne de conduite diamétralement opposée, et soumis au Parlement une proposition absolument équitable. Il consistait à laisser dans le bill les annexes en blanc, de le renvoyer ensuite devant un comité de la Chambre, puis d'adopter ce que l'honorable député a désigné comme étant l'opinion unanime de la Chambre quant au remaniement qui devrait avoir lieu. Je tiens à informer mon honorable ami que la déclaration sur le sujet n'est pas tout à fait exacte. J'ai consulté le compte rendu des débats, et je vois que le rapport du comité n'était pas unanime. Sans entrer dans trop de détails, voici en quels termes s'est exprimé le très honorable leader de l'opposition (alors premier ministre) (sir Wilfrid Laurier), Débats de 1903, 9 septembre, colonne 10952:

> Dans la mesure où j'en ai pris connaissance, et jusqu'à ce qu'on m'ait convaincu au cours de la discussion que je suis dans l'erreur, j'approuve la répartition de la représentation effectuée dans le rapport de la majorité.

Tels sont les faits. L'honorable député de Rouville a prétendu qu'un principe inviolable était de respecter les délimitations de district, et, d'après lui, aux termes du projet de 1903, ce principe était respecté

dans tous les cas. J'ai sous les yeux le bill de 1903 et je trouve que dans pas moins de douze cas, dans la seule province de Québec, des paroisses et des townships ont été enlevés d'un comté et placés dans un autre comté adjacent. Mon très honorable ami, le chef de l'opposition, dit non bien inutilement, j'ai sous la main en ce moment même, le statut:

La paroisse de Lavaltrie est distraite du district électoral de l'Assomption et versée dans le district électoral de Berthier.

Sir WILFRID LAURIER: Ceci ne constitue pas une transposition d'un comté dans un autre.

M. PELLETIER: La paroisse de Lavaltrie a été distraite d'un comté et mise dans un autre.

Le village et la réserve indienne de Caughnawaga sont transférés du district électoral de Châteaugauy, au district électoral de Laprairie-Napierville.

La paroisse de Lacolle et les îles situées vis-à-vis, dans la rivière Richelieu, sont transférés du district électoral de Missisquoi au district électoral de Saint-Jean-et-Iberville. Les paroisses de Notre-Dame-de-Stanbridge et de Notre-Dame-des-Anges-de-Stanbridge sont transférées du district électoral de Saint-Jean-et-Iberville au district électoral de Missisquoi.

Il y en a d'autres. Il y a un cas mémorable et mon très honorable ami le chef de l'opposition se rappellera que ce qui a été fait alors l'a été dans le but d'entraîner la défaite du candidat conservateur de Bagot. La paroisse de Saint-Pie qui donne une majorité libérale de 200 fut enlevée du comté de Rouville, ou la majorité libérale était considérée comme assurée quand même, et versée dans Bagot, afin de rendre certaine l'élection d'un partisan de mon très honorable ami. La paroisse de Sainte-Marthe fut portée de Bagot dans Drummond-et-Arthabaska. Tout le monde sait pourquoi la chose fut faite. Les paroisses de Saint-Guillaume d'Upton et de Saint-Bonaventure d'Upton furent distraites de Drummond-et-Arthabaska et placées dans Yamaska La paroisse de la Visitation-de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie fut extraite de Drummond-et-Arthabaska et ajouté à Yamaska. La paroisse de Sainte-Flore fut transférée du comté de Champlain dans le comté de Trois-Rivières-et-Saint-Maurice.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: J'affirme que toutes ces paroisses, à l'exception de Sainte-Flore et de Saint-Guillaume, furent remises à leur véritable place conformément aux limites de leur comté. Lavaltrie qui depuis 1854 avait fait partie de Berthier avait été placée en 1892 dans le comté de l'Assomption. Saint-Pie qui avait fait partie de Bagot fut en 1892 incorporée au comté de Rouville. Tous les changements opérés en 1892, à l'exception peut-être du cas de Sainte-Flore et de Saint-Guillaume, furent retouchés et les paroisses placées dans leurs anciens comtés. En 1873, Saint-Guillaume fut versée dans Yamaska pour répondre à certains besoins judiciaires et à certaines conditions électorales purement locales. De sorte que, en mentionnant tous ces changements, mon honorable ami ne fait que proclamer le principe qui nous guide et qui consiste à nous en tenir aux frontières des municipalités et des comtés.

M. PELLETIER: Les frontières municipales avaient été déterminées par une loi antérieure de ce Parlement. Mon très honorable ami trouva à son arrivée ces paroisses situées dans certains comtés et il les fit permuter de ces comtés dans d'autres comtés.

Sir WILFRID LAURIER: Elles avaient été mises là où elles étaient par la loi de remaniement de 1892 et c'est ce que nous ne voulions pas consacrer.

M. PELLETIER: Oui, et nous verrons quel en a été le résultat. Mon intention n'est nullement, à l'heure actuelle, d'apprendre à mon très honorable ami, ou à la Chambre, que nous avons l'intention de nous inspirer de ceci ou de cela; cette question sera décidée plus tard.

Sir WILFRID LAURIER: Je parle du passé seulement.

M. PELLETIER: Laissez-moi envisager l'avenir pendant une minute. Personne n'a dit, que je sache, que nous ne nous proposons pas de renvoyer le bill à un comité de la Chambre. Personne n'a affirmé qu'il n'en serait pas ainsi, et tout ce que je demande à mes honorables amis de l'opposition, c'est d'attendre que le Gouvernement ait pris une attitude sur cette question. Pourquoi entrer dans la voie des récriminations avant que la méthode que se propose de suivre le Gouvernement soit connue. On nous a dit que la méthode de présenter un bill avec les délimitations laissées en blanc était la seule bonne. Je ne prétends pas qu'elle le soit ou qu'elle ne le soit pas, mais ne nous empressons pas de condamner le Gouvernement avant qu'il ait bougé. Les reproches tomberaient à faux si, par hasard, le Gouvernement n'allait pas en ceci suivre l'exemple donné par mon très honorable ami alors qu'il était premier ministre.

J'attire l'attention de la Chambre sur une importante question en ce qui concerne du moins la province dont je viens. Je disais, tout à l'heure, que certaines paroisses furent extraites de certains comtés auxquels elles appartenaient et versées dans d'autres comtés. Je désire exposer certains faits qui intéressent la province de Québec plus spécialement. Durant les dix années qui ont précédé immédiatement les élections de 1911, chacun sait que le nombre de conservateurs élus dans le province de Québec pour siéger dans cette Chambre a été extrêmement réduit. En 1904, le parti conservateur ne comptait que onze députés dans ses rangs et le parti libéral en avait cinquante-quatre; en 1908, c'était à peu près la même chose.

Examinons ce résultat. Le vote libéral total dans la province de Québec en 1904 était de 147,239. Le vote global conservateur était de 1909,821. En 1908, le vote libéral entier était de 153,393 et le vote conservateur de 129,364. En 1911, 164,274 votes libéraux furent enregistrés contre 159,292 votes conservateurs. Si la division des comtés avait été faite de façon à rendre justice aux deux partis, dans cette province, au lieu de n'avoir que onze députés en 1904 et en 1908, le parti conservateur en eût eu vingt-sept et le parti libéral n'eût compté dans ses rangs que trente-huit partisans. En 1908, le parti conservateur eût eu vingt-neuf députés et le parti libéral trente-six et, en 1911, le parti conservateur se serait composé de trente-deux représentants et le parti libéral de trente-trois.

M. PROULX: Où placez-vous les nationalistes en 1911?

Un DEPUTE: Où se trouve Bourassa?

M. PELLETIER: Nous en viendrons à M. Bourassa tout à l'heure, mais pour le moment nous allons nous en tenir à ces chiffres. Je ne me laisserai pas éloigner du sujet pour parler de M. Bourassa. Je suis à bâtir un argument et je crois qu'il n'est que juste que l'on me laisse le poursuivre.

M. PROULX: Mais vous avez oublié un parti en 1911; il existait trois partis en 1911.

M. PELLETIER: Je crois que j'ai oublié plus de choses que mon honorable ami n'en a jamais su. Si vous prenez les votes donnés en 1904 et que vous ajoutiez aux votes libéraux les votes conservateurs vous arrivez au total de 257,060. Si vous divisez ensuite par le nombre de comtés—soixante-cinq—vous obtenez un quotient de 3,955 et si vous multipliez ce quotient par le nombre de députés que nous aurions dû avoir vous obtiendrez la preuve de ce que j'avance. Présentement dans la province de Québec, les comtés sont ainsi composés que, alors que nous aurions dû légitimement avoir vingt-sept députés, nous n'en avions que onze et alors que nous devions en avoir vingt-neuf nous n'en avions que douze.

M. GRAHAM: L'honorable ministre est-il en possession des chiffres pour Ontario?

M. PELLETIER: Je ne les ai pas, mais je me suis procuré ceux de la province où j'ai été élu parce que nous avons terriblement ressenti l'atteinte dans Québec.

M. GRAHAM: Et nous nous avons ressenti l'atteinte correspondante dans l'Ontario.

M. PELLETIER: Je ne sais pas jusqu'à quel point est bien fondé le reproche de l'honorable député, mais quoi qu'il en soit, s'il existe un grief dans Ontario, cela ne nous guérit pas le nôtre dans Québec.

Ces faits étant admis, je pose la question: Est-il juste que l'un des partis politiques dans la province de Québec n'ait qu'un tiers de la représentation à laquelle il a légitimement droit? Je puis dire, et je crois qu'en ceci je me fais l'interprète de tous mes collègues, que nous n'avons pas l'intention de présenter un bill qui mérite le qualificatif de "gerrymander", mais par contre notre désir est de présenter un projet de remaniement raisonnable qui rendra justice à tous les intéressés. Les faits que j'ai rapportés sont connus depuis longtemps dans Québec et je suis certain que les deux partis seront d'accord pour ne pas perpétuer l'état de choses existant. Il peut exister des griefs de même nature dans Ontario, ainsi que l'affirme le député de Renfrew (M. Graham), mais si vous considérez que des 73 députés de cette province, 60 furent élus pour donner appui au Gouvernement, il ne peut nous venir à l'idée d'avoir recours à un "gerrymander" en présence d'une telle indication du sentiment politique de cette province.

Je relèverai une assertion de notre honorable collègue de Rouville (M. Lemieux), à propos de la question des transports. Il a prétendu que sous le régime libérale les récoltes avaient été promptement amenées au marché, mais dois-je lui dire qu'un des premiers problèmes qu'eut à résoudre le parti conservateur en prenant charge de l'administration fut de faire disparaître l'encombrement dans le trafic dont était responsable le gouvernement libéral. Il existait des millions de

minots de blé qui ne pouvaient être transportés aux têtes de lignes de la navigation et le ministre du Commerce a consacré beaucoup de temps, d'attention et de soin pour remédier aux conditions défavorables que nous avait léguées le Gouvernement précédent. Quand vint ensuite 1912, l'honorable ministre, dont l'habileté dans la solution de tels problèmes est bien connue, réussit si parfaitement à faire transporter de l'Ouest avec rapidité les produits de la récolte qu'il s'attira les compliments de tout le pays.

Quant à la question du chômage dans le pays, je regrette que nos collègues de ce côté (la gauche) semblent vouloir tirer un argument électoral de la situation actuelle.

Il est malheureux pour le pays que cette question fasse l'objet de nos disputes politiques, et qu'au lieu de nous joindre tous ensemble dans la recherche du remède approprié, des hommes de haute position à la Chambre des communes semblent prendre plaisir, du haut des tribunes populaires, à faire savoir au monde que nous avons au Canada cent mille de nos concitoyens sans emploi. Une pareille assertion n'a, je dois le dire, absolument rien qui l'appuie. La première fois qu'elle a été faite, un journal de Montréal a pris la peine de se mettre en communication par le télégraphe avec tous les centres importants du Canada, et l'on a trouvé que le nombre total des gens sans emploi dans tout le pays était de dix-sept mille ou de dix-huit mille au lieu de cent mille. On sait que le chômage n'est pas dû au tarif douanier, à la libre entrée des produits alimentaires ni à rien de pareil; on sait que cinq mille hommes ont été renvoyés par la compagnie de chemin de fer du Canadien-Nord quand sa ligne eût été terminée entre Sudbury et Port-Arthur. On sait qu'une fois les travaux finis sur la voie du Pacifique-Canadien entre Toronto et Ottawa, un grand nombre d'hommes furent laissés sans ouvrage, et l'on sait que la même chose s'est produite, lorsque certains travaux ont été terminés sur le Nord-Canadien entre Toronto et Ottawa, ainsi que sur le Transcontinental. Mais c'est là une situation ordinaire et naturelle, et ce n'est pas là une question dont aucun parti politique ne devrait se servir dans un but électoral.

M. MURPHY: Est-ce que le nombre des sans-travail donné par l'honorable ministre provient de source officielle?

M. PELLETIER: Non; mais ce journal de Montréal donne les déclarations des maires des différentes villes et des présidents des Chambres de commerce de toutes les parties du Canada, et je crois qu'ils en connaissent beaucoup plus que nous à ce sujet. Je prends leur parole, comme l'expression de la vérité.

L'honorable député de Rouville (M. Lemieux a ensuite parlé du nombre des sans-travail dans la ville de Québec, et il a déclaré que sans les travaux qui fait exécuter le Gouvernement, à l'heure actuelle, un grand nombre d'ouvriers chômeraient. D'abord, j'attire l'attention de cette Chambre sur le fait que si nous avons réussi, jusqu'à un certain point, à procurer de l'ouvrage à un si grand nombre d'ouvriers, durant ce rude hiver, grâce aux travaux publics que nous faisons exécuter à Québec, rien de tel ne serait arrivé du temps de l'ancien Gouvernement, qui a toujours entièrement oublié de faire quoi que ce soit pour la ville de Champlain.

J'ai regretté d'entendre l'honorable député parler du chômage qui existe actuellement à Québec, par suite de ce qu'il appelle une suspension des travaux dans l'industrie de la chaussure. Assurément, l'honorable membre doit se rendre compte qu'il est absolument injuste d'accuser le Gouvernement à ce sujet. Une malheureuse situation existe à Québec dans l'industrie de la chaussure, situation que déplorent non seulement les citoyens de Québec, mais du Canada tout entier. Les 3,000 ouvriers et les 3,000 jeunes filles employés dans les fabriques de chaussures sont actuellement sans ouvrage. Je déplore profondément cet état de choses, comme le fait tout vrai Québécois, et comme devrait le faire tout bon citoyen du Canada.

Mais lorsque nous en venons à examiner la cause de la situation actuelle, il me parut souverainement déloyal et injuste de s'en servir devant cette Chambre, afin d'essayer d'établir que le Gouvernement n'a pas fait tout son devoir. Les conditions politiques n'ont rien à faire avec le chômage des cordonniers de Québec et la fermeture des fabriques de chaussures. Tout le monde sait qu'un conflit sérieux existe depuis des années à Québec entre les fabricants de chaussures et les cordonniers. Nous avons eu grève sur grève, et les choses en sont maintenant arrivées à un tel point que l'une des parties en cause a décidé de mettre un terme à cet état de choses, et cela pour jamais. Les ouvriers abandonnèrent le travail parce que l'un d'eux fut renvoyé, ou parce qu'on lui enleva son emploi pour le donner à un autre. Les ouvriers sortirent en corps des fabriques. Un peu plus tard, ils ont désiré retourner au travail, mais alors, les patrons leur ont dit: Nous avons

eu tant de difficultés dans le passé que nous sommes déterminés à régler définitivement cette question dès maintenant. Si vous voulez reprendre vos positions dans nos fabriques, il faut que vous signiez une entente par laquelle vous vous engagerez à obéir aux règlements en vigueur, pour le bon fonctionnement de nos établissements. Comme un seul homme, les grévistes refusèrent de souscrire à cette entente, et ils regagnèrent leurs foyers.

Je ne veux pas m'immiscer dans cette affaire, et prononcer de quel côté est le droit. Dans ce cas comme dans bien d'autres, les parties pourraient essayer d'en arriver à un compromis; il ne m'appartient pas, cependant, de discuter cette aspect de la question. Mais je dois déclarer que cela ne dépend pas des conditions politiques ou d'autres conditions, si bon nombre d'ouvriers chôment, à l'heure actuelle, à Québec; ils sont tout simplement en guerre avec leurs patrons, et ils veulent gagner la victoire pour leur union; les patrons de leur côté essaient d'obtenir le même résultat pour leur association.

Ce sont là les faits, et j'espère que l'honorable député de Rouville n'essaiera pas d'accréditer la légende d'un bout du pays à l'autre que ce conflit local entre patrons et ouvriers pourrait être dû aux méthodes d'administration du Gouvernement, qui dirige les affaires du Canada, à l'heure actuelle.

M. BELAND: Combien y a-t-il d'ouvriers qui chôment actuellement?

M. PELLETIER: Entre 2,500 et 3,000, rien que dans l'industrie de la chaussure.

M. BELAND: Combien y a-t-il de fabriques de fermées?

M. PELLETIER: De quinze à dix-sept.

M. GAUVREAU: L'honorable ministre pourrait-il m'expliquer pourquoi le gérant du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup, il y a quelques jours, a renvoyé 23 employés, en plein hiver, sans même une journée d'avis?

M. PELLETIER: Mon honorable ami admettra certainement qu'il n'est pas juste de demander des renseignements sur ce qui a été fait par le ministère des Chemins de fer, il y a quelques jours, au ministre des Postes, sans lui donner avis de cette question.

M. GAUVREAU: Vous êtes le ministre du district. Vous devez savoir ce qui s'y passe.

[M. Pelletier.]

M. PELLETIER: Si mon honorable ami veut me donner l'avis ordinaire, je répondrai à sa question.

L'honorable député de Rouville a parlé du procès relatif à la United Shoe Company. Il est allé jusqu'à dire que cette compagnie est une coalition, que la chose a été établie par une commission d'arbitrage, et que parce que ces gens-là avaient des amis dans le Gouvernement et en haut lieu, l'affaire en est restée là. C'est là un exposé tout à fait injuste des faits de cette cause. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails. Mon honorable ami et collègue, le ministre du Travail (M. Crothers), donnera des détails plus tard. Qu'il me suffise de dire pour l'instant qu'il n'y a pas une parcelle de preuve pour corroborer les déclarations de l'honorable député de Rouville à ce sujet.

Une commission fut nommée, et en arriva à la conclusion que la United Shoe Company n'était rien moins qu'une coalition; on accorda un délai de six mois à la compagnie, pour lui permettre de changer les conditions des baux qu'elle avait faits avec les fabricants de chaussures. Aux termes de la loi, dès que la commission a rendu son jugement, si les manufacturiers continuent leur exploitation, ils sont exposés à se voir citer devant les tribunaux. L'honorable député de Rouville s'écriait, hier: Comment se fait-il que ces hommes ne soient pas condamnés à payer une amende de $1,000 par jour? Je désire attirer l'attention de l'honorable député sur le fait que la United Shoe Company a changé les conditions de ses baux, dès que la commission eut rendu son jugement; du moment que la compagnie a changé ses baux, ou elle a obéi à l'ordre de la commission, ou elle y a désobéi. Si elle a désobéi à l'ordre de la commission, c'est une question à régler par voie d'arrêt; mais, dans le fait, les baux ont été changés dans la limite du temps que la commission avait alloué à la compagnie. Conséquemment, je crois que l'honorable député de Rouville devrait retirer ses déclarations d'après lesquelles la United Shoe Company n'a pas été condamnée à une amende de $1,000 par jour, parce qu'elle compte des amis dans le Gouvernement et en haut lieu.

L'honorable député de Rouville a également dit, au cours de ses remarques: Il est assez vrai que nous avons eu une période de stagnation et de chômage en 1907-1908; mais nous avons fait quelque chose qui sort de l'ordinaire; le ministre des Finances du temps, voyant arriver les mauvais jours, vint devant le Parlement et diminua consi-

dérablement le budget de l'année courante. Mon honorable ami croit que c'est là l'acte d'un grand homme. Telle n'est pas mon opinion. Si, sans obérer le crédit du pays, pour la bonne administration des affaires à un moment où l'argent se fait rare et qu'un certain malaise se fait sentir dans le monde des affaires, vous pouvez trouver moyen de ne pas diminuer les dépenses publiques, mais de les continuer de façon à donner de l'argent et du travail au peuple, je crois que vous êtes un plus grand homme que si vous diminuiez les dépenses publiques.

L'honorable député de Rouville nous a déclaré qu'il a entendu l'honorable ministre des Finances, mon collègue, dire qu'il ne suivrait pas l'exemple de son prédécesseur sur ce point. J'affirme que nous nous sentons parfaitement à l'aise sous sa direction quant à l'administration des finances du pays. Je crois que l'honorable ministre des Finances a été un pilote auquel on peut se confier en toute sûreté. Grâce à sa vaste intelligence et à sa prévoyance, il a pu nous prédire ce qui se produit à l'heure actuelle. Et lorsqu'il nous dit que nous avons passé pratiquement à travers la période la plus critique, pour ma part, j'ai foi en lui et je crois que d'ici quelques mois les événements lui donneront raison, tout comme lorsqu'il prédisait ce qui se produit actuellement.

L'honorable député de Rouville nous a reproché de ne pas faire tout ce que nous devrions pour le port de Montréal.

Si mon honorable ami veut bien consulter la législation de la dernière session et celle de l'année précédente, il y verra que nous avons donné à la commission du port à Montréal tout ce qu'elle nous demandait, et que l'argent était dépensé sous la direction et sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries, de la façon la plus correcte et la plus effective. Il est vrai que je suis de Québec, mais je prétends ne pas m'en tenir à n'avantager que cette ville. Montréal est la métropole du Canada. A ce titre, il convient d'améliorer son port et d'accroître son outillage; c'est au reste ce que nous faisons avec les deniers publics si vous voulez, mais avec des deniers dont le Gouvernement fait l'avance et sur lesquels il est payé un intérêt, intérêt qui est payé fidèlement et régulièrement. A une assemblée qui a eu lieu à Joliette, je crois, nous avons entendu le très honorable chef de l'opposition dire que la ville de Montréal n'avait pas été convenablement traitée, en ce qui concerne ses communications avec le Transcontinental. Cette assertion n'a pas été répétée dans cette salle, et nul des représentants de la ville n'a, que je sache, fait entendre une plainte à cet égard. Chacun sait que le Transcontinental a été commencé en 1903 ou en 1904, et dans les dix années qui ont suivi, rien n'a été fait pour relier la métropole commerciale du Canada avec cette ligne. La ville de Montréal a pensé que l'ancien Gouvernement ne méritait pas pour cela aucun reproche, puisque, si vous consultez les rapports des élections, vous verrez que, dans cette ville, la majorité des sièges électoraux ont été obtenus par nos amis du parti libéral. Quoi qu'il en soit, je tiens à dire ici—et j'ai lu dans les journaux quelque chose qui m'oblige à cette observation—que, si le Gouvernement actuel croit devoir donner à la métropole commerciale du Canada un raccordement avec le Transcontinental et si la métropole le demande, vous pouvez être assuré que je ne m'y opposerai pas; que, de grand cœur, j'approuverai tout ce que l'on pourra faire dans ce but, non pas comme habitant de la province de Québec, mais comme citoyen du Canada, désireux de promouvoir les intérêts de son pays en général.

J'en viens maintenant à ce que mon honorable ami a dit du port de Québec. Je veux bien que l'on fasse pour le port de Montéral ce qui est juste, mais non pas oublier qu'à Québec la Providence nous a gratifiés de l'un des ports les plus beaux qu'il y ait au monde. Jusqu'ici, cependant, ce port n'a pas été outillé. Quoique la ville de Québec ait été représentée dans cette Chambre depuis des années par des membres du parti libéral, il ne s'y trouve aujourd'hui, il ne s'y trouvait avant notre arrivée au pouvoir, que tout juste assez d'espace pour recevoir trois navires. J'ai demandé à mes collègues, aux membres de ce Gouvernement progressif, de bien vouloir outiller l'un et l'autre ports. Montréal et Québec n'ont aucune raison de se jalouser ni de se disputer, car, si la disposition que le Gouvernement précédent a fait insérer dans sa convention avec le Grand-Tronc-Pacifique, et qui peut s'interpréter comme permettant à cette compagnie de détourner notre commerce au bénéfice de nos voisins, si cette disposition, dis-je, n'a pas cet effet pernicieux, il y aura de quoi donner de la besogne à nos deux grands ports du Saint-Laurent tout le temps que dure la navigation. J'espère, en outre, qu'une fois outillés comme ils doivent l'être, ces ports nous permettront de réaliser une politique qui est celle de tous les Canadiens, des conservateurs comme des libéraux, et qui

est de diriger le mouvement de notre commerce vers nos propres ports, à l'aide de bâtiments canadiens manœuvrés par les nôtres.

M. BELAND: Le ministre aurait-il la complaisance de nous dire combien de navires additionnels trouveront place dans le port de Québec une fois que les travaux seront terminés?

M. PELLETIER: Au moins sept ou huit, au lieu de trois, comme depuis vingt ans.

M. BELAND: Quelque compagnie s'est-elle plainte du manque d'espace sous l'ancien Gouvernement?

M. PELLETIER: Lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, une des premières choses que j'ai demandées, ça été pour Québec de nouveaux quais dans son port, vu qu'une compagnie avait exprimé le désir d'y envoyer ses vaisseaux, mais en était empêchée par le manque d'espace.

M. BELAND: Quelle compagnie?

M. PELLETIER: Je n'aimerais pas à donner des noms, mais l'honorable député le saura dès que les quais seront bâtis. Comme il est bon Québecquois, il apprendra à les connaître quand il verra les navires.

Je désirerais toucher un mot du canal de la baie Georgienne. Nos amis de la gauche ont soudainement montré beaucoup de zèle pour la construction de ce canal, au sujet duquel ils s'enthousiasment fort.

M. PELLETIER: Le député de Rouville nous a dit que le canal de la baie Georgienne n'avait pas été commencé plus tôt parce que le sud de la province d'Ontario était opposé aux vœux du nord, comme aussi aux vœux d'une partie de la province de Québec. Ce n'est pas là, monsieur l'Orateur, ce qui devrait entraver l'exécution de cette entreprise. Si l'œuvre a du bon, si le Canada y est généralement intéressé, ce ne sont point les répugnances d'une partie du pays qui devront empêcher le Gouvernement de la mener à bonne fin. La question d'intérêt général est la seule à considérer. Il s'agit, monsieur l'Orateur, d'un ouvrage de grande importance. Des gens qui en savent quelque chose nous disent que cette entreprise, jusqu'ici envisagée au point de vue du génie, devra l'être maintenant au point de vue du commerce et de la finance avant de nous embarquer dans des dépenses aussi considérables. D'aucuns prétendent que, pour les affaires, le canal ne saurait être avantageux; d'autres assurent le contraire. Dans les circonstances, le Gouvernement a décidé de suivre la seule marche logique et pratique qu'il pouvait suivre, et c'est de faire soigneusement étudier la question par des hommes d'une compétence incontestable.

Sir WILFRID LAURIER: Il y a déjà tant de commissions.

M. PELLETIER: Mais je puis dire au très honorable député (sir Wilfrid Laurier) que ceux à qui nous confierons cette besogne sont prêts à le faire sans demander que nous les payions. Leur seul objet sera d'aider au Gouvernement à prendre une décision sage sur cette question. Pour ce qui est de donner des noms, je ne saurais le faire maintenant, mais je crois que dans quelques jours il nous sera loisible de faire connaître à la Chambre la composition de cette commission.

On peut tenir pour certain que les habitants de l'Ouest—ceux de Winnipeg, par exemple, puisque Winnipeg est le grand centre de distribution de l'Ouest canadien—ont un intérêt dans cette affaire, et que cette partie du pays, de même que Montréal et autres villes importantes du Canada, seront représentées dans cette commission. Au reste, comme l'a dit le ministre des Travaux publics, le Gouvernement s'est occupé de la question, et il tâchera de trouver les meilleurs hommes, ayant à cœur de satisfaire les intérêts les mieux entendus du pays en général.

L'honorable député de Rouville a prétendu qu'il s'était passé des choses bien irrégulières dans le comté de Châteauguay. Le très honorable chef de l'opposition a dit, au cours du débat sur l'adresse, je crois, que ce comté avait été volé à ceux de la gauche. Je ne crois pas que nous devions nous inquiéter fort de l'assertion faite à cet égard par mon très honorable ami. Pendant que l'adresse se discutait l'année dernière, mention a été faite du vol d'une autre élection, et le très honorable chef de la gauche, ému de la honte qui en devait rejaillir sur le public, a cru devoir proposer un amendement dans les termes qui suivent:

> Nous avons l'honneur de représenter à votre Altesse Royale que, dans les élections de Macdonald et de Richelieu, il s'est commis des manœuvres propres à terroriser l'électorat, manœuvres auxquelles ont connivé vos ministres et qui méritent la condamnation de la Chambre.

Depuis lors, cependant, il est arrivé certaines choses. Quand le procès a eu lieu, que sont devenues les terribles accusations relatives à l'élection de Macdonald? Dans cette élection, comme dans celle de Richelieu en 1911, le député siégeant a reconnu que certaines erreurs avaient été commises par quelques-uns de ses amis; l'élection fut

annulée, et ce fut tout. Où voit-on là que l'on ait terrorisé les électeurs? Où est la preuve des agissements de meneurs d'élections et des autres irrégularités que l'on prétendait avoir eu lieu dans Macdonald? Aucune preuve n'a été produite. L'élection a été annulée sans scandale aucun, et le même homme a été réélu par une majorité de plus de neuf cents voix, alors que sa majorité à l'élection précédente n'était que de sept cent cinquante. Si le vol que les membres de la gauche avaient dit avoir été commis à Châteauguay est de même nature, mon très honorable ami sera forcé de reconnaître que, dans sa motion de l'année dernière, il est allé trop loin, qu'il a fait certaines accusations contre les membres du ministère sans s'être enquis de la vérité et qu'il n'a pas réussi à les établir. Je m'explique parfaitement que le résultat de l'élection dans Châteauguay n'ait pas été bien agréable pour nos amis de la gauche.

M. LANCTOT: Que dites-vous de Bruce-sud?

M. PELLETIER: J'arriverai tout à l'heure à Bruce-sud. Quand mon très honorable ami a déclaré qu'il avait été volé, je me suis dit que des choses affreuses avaient dû évidemment se passer dans le comté de Châteauguay.

Il est possible qu'on ait inséré frauduleusement aux boîtes de scrutin les suffrages de morts et d'absents, comme cela s'est fait par le passé, alors qu'un Gouvernement conservateur n'était pas au pouvoir. En attendant formuler cette plainte, je me suis involontairement rappelé Hastings, Brockville, Huron-ouest et le "Minnie-M." Mais lorsque les tribunaux auront été saisis de la question, il est possible que mon honorable ami éprouve quelque déception, et que les personnes accusées d'irrégularités soient autres que celles mentionnées l'autre jour par l'honorable député.

On a répandu, paraît-il, dans le comté de Châteauguay une brochure où l'on dit aux électeurs de ce collège électoral que le Gouvernement a nommé un autre juge à la cour d'échiquier, M. Audette, un Canadien français, c'est parfaitement vrai; mais, je le demande qu'y a-t-il de blâmable ici? Le député de Rouville critique-t-il ce choix? Non, il ne le saurait faire. Depuis l'avènement du Gouvernement au pouvoir, les orateurs libéraux et la presse libérale ne cessent de répéter: "Que fait donc le gouvernement Borden pour la province de Québec? Lorsque nous avions pour premier ministre le grand chef de l'opposition, la province de Québec était bien traitée; mais maintenant que ces hommes abominables, les Borden et les Rogers, sont au pouvoir, que va devenir notre pauvre province? Les journaux de la province de Québec disent: "Voyez! nous avions pour ministre des Travaux publics un représentant de Québec, un Canadien français; or, depuis qu'on a enlevé ce portefeuille aux Canadiens français, les droits de nos compatriotes ont été foulés aux pieds." Que trouve-t-on donc de répréhensible dans cette circulaire citée ici, hier même, par le député de Rouville? Il y figure un exemplaire des crédits votés par le Parlement d'où il ressort que la province de Québec a reçu sa part légitime des deniers publics. Est-ce donc un crime d'avoir mis la chose sous les yeux des citoyens de Châteauguay? Si les députés de la gauche n'avaient jamais commis de plus grave crime que celui-là, nous n'aurions guère lieu de nous plaindre. On ajoute: mais vous avez déclaré aux électeurs de Châteauguay que le premier ministre du Canada est un ami de toutes les races et de toutes les nationalités. N'est-ce pas vrai? Le premier ministre du Canada n'a-t-il pas puissamment grandi dans l'estime du peuple canadien? N'a-t-il pas tenu ses promesses? Monté au pouvoir depuis deux ans à peine, son nom n'est-il pas écrit en lettres d'or dans l'histoire du pays? N'a-t-il pas conquis l'affection de tous les Canadiens? Oui, monsieur, et nous avons le droit de le dire aux populations de langue anglaise et de langue française au Canada. Voilà le crime que nous avons commis à Châteauguay: celui de dire la vérité. Un des députés de la gauche m'a prié de dire un mot de Bruce-sud. Voyons quel genre de brochures on a répandues dans ce comté et quel langage on a tenu aux électeurs. Quelques-uns de ces propos étaient grotesques; d'autres, anti-canadiens et, comme d'ordinaire, on a aussi cherché à soulever les préjugés de race et de culte.

Commençons par les propos grotesques. L'honorable député de Bruce-sud (M. Truax) fit une harangue à Pinkerton, au cours de cette campagne électorale, et un sténographe fut chargé d'aller prendre note de ce discours. Pour ne pas fatiguer l'attention de cette Chambre, je me bornerai à détacher quelques phrases de ce discours. Voilà comment la campagne a débuté:

Je suis allé à une noce chez les Allemands à Carrick, et je m'y suis fort amusé. Quelques jours plus tard on me dit que j'étais ivre. J'avais fait asseoir une fille sur mes genoux. Vous le savez, j'aime toujours les femmmes, mais depuis dix ans j'ai moins joui de leur compagnie que par le passé.

Tout cela est dit à la tribune populaire. (Lisant):

J'ai joué aux cartes et dansé, et je le ferai encore, à l'avenir, tant que le cœur m'en dira.

On l'avouera, il fallait autre chose pour assurer l'élection de l'honorable député. L'honorable député (M. Truax) se plaignait que les conservateurs envahissaient le comté et que force lui était de les combattre seul, sans aide. Or, le même journal où figure le compte rendu de sa harangue ajoute que le député de Welland (M. German), le député de Lambton (M. Pardee) et autres vaillants lutteurs de la gauche devaient porter la parole à différentes assemblées durant la campagne. Aussi l'honorable député (M. Truax) reprit-il courage et crut utile de mettre de côté la question de la danse et celle du beau sexe, pour aborder d'autres questions. Que voyons-nous? Je vais citer quelques extraits d'une circulaire répandue partout dans le comté de Bruce, et cela afin de faire voir l'attitude prise par ce candidat, dans un collège électoral canadien et dans une partie de l'empire britannique.

Walkerton, 13 août 1914.

Cher monsieur,—Sous ce pli vous trouverez un exemplaire fidèle de partie d'un discours prononcé à Vancouver le 17 août 1912, par l'hon. Sam Hughes, ministre de la Milice et de la Défense dans le cabinet Borden. Jamais M. Borden n'a désavoué ce discours; aussi bien faut-il conclure que M. Hughes s'est alors fait l'interprète du gouvernement Borden collectivement. Lisez attentivement ce discours.

Le compte rendu est emprunté du "Globe", naturellement, et est annexé à la circulaire.

Il faut lire ces discours attentivement. Remarquez surtout les extraits en caractères en vedette se rattachant à l'Allemange et rappelez-vous que peu après que cette harangue eût été prononcée, le gouvernement Borden chercha à faire voter par le Parlement $35,000,000 à titre de don à l'Angleterre. L'hon. M. Hughes dit que le péril est imminent et qu'il faut donner une leçon à l'Allemagne. Ce crédit de $35,000,000 tendait-il à donner une leçon à l'Allemagne?

Voilà la question posée par l'honorable député.

M. Cargill est le candidat du gouvernement Borden, et par conséquent il est partisan de la politique navale. Si vous croyez que la mère patrie (fatherland)...

Il s'agit ici de l'Allemagne.

menace le Canada et qu'il faille lui donner une leçon, votez en faveur de Cargill. Si vous désirez voir se perpétuer les relations cordiales qui existent entre la mère-patrie (fatherland) et le Canada; si vous tenez à la paix nationale en industrielle, à la tranquilité du pays et à ce que l'argent canadien se dépense au pays, votez pour moi.

Une VOIX: Très bien.

[M. Pelletier.]

M. PELLETIER: Un seul député applaudit; je m'étonne que toute la gauche ne l'imite pas. C'est un appel direct aux électeurs allemands qu'on exhorte à ne pas venir en aide à notre mère patrie. Le député de Bruce-sud (M. Truax) n'est pas l'inventeur de ce procédé et n'avait nullement le droit de le faire breveter; il date d'une époque bien antérieure à l'élection de l'honorable député. On le sait, ce genre arguments eut pour auteur, au cours de l'élection de 1911, l'honorable William-Lyon-Mackenzie King lui-même, membre du défunt cabinet, lorsqu'il brigua les suffrages à Waterloo.

Le député de Russell (M. Murphy) porta la parole dans le comté de Bruce-sud et répéta le même propos. Je tiens à porter à la connaissance de cette Chambre non seulement les paroles prononcées à la tribune publique par un ancien ministre auquel les électeurs ont à juste titre refusé leur mandat; mais encore les paroles d'un autre ministre dans le défunt cabinet, qui siège ici aujourd'hui et qui, à Bruce-sud, répéta le même refrain. La "Midway Gazette" donne le compte rendu d'une réunion à Walkerton où l'honorable M. Murphy porta la parole. Que dit-il?

Relativement à la politique navale, il affirme catégoriquement que la proportion déposée par Borden est une insulte directe à l'Allemagne et, par conséquent, un obstacle aux relations pacifiques entre ce pays et la Grande-Bretagne, relations au maintien desquelles nous tenons tous.

En sommes-nous arrivés à ce point que, parce que le Canada cherche par des moyens que les adversaires politiques peuvent désapprouver, sans doute, à venir en aide à la mère patrie—et cela par une proposition soumise à cette Chambre l'an dernier et qui a rallié la majorité ici dans le pays—des députés, membres de cette Chambre et des candidats aspirants aux honneurs parlementaires s'avisent de déclarer à la tribune populaire que cette mesure aboutit à la destruction de la mère patrie (fatherland), selon l'expression de la circulaire? Nous avons entendu force appels aux préjugés dans ce pays, et je croyais qu'il était impossible de pousser les choses plus loin; mais évidemment nous n'avons pas encore atteint le fond, puisque certaines personnes, s'inspirant de mobiles politiques, cherchent à soulever les Allemands de ce pays, et cela afin de gagner une élection partielle. Voilà où nous en sommes rendus. Et voilà que des députés nous reproche d'avoir dit la vérité aux électeurs de Châteauguay tou-

chant certains faits! Voilà que, de concert avec ses partisans, il est trouvé coupable d'avoir pris à la tribune populaire une attitude que nul Canadien ne saurait approuver, et si l'expression était parlementaire, je dirais une attitude dont tout Canadien doit rougir.

Mais ce n'est pas tout. Il a souvent été question de cette élection de Bruce-sud, mais je dois dire qu'au cours de cette campagne on a jugé à propos de faire appel aux électeurs allemands. En présentant ce bill à la Chambre, le Gouvernement ne voulait nullement froisser les susceptibilités des Allemands établis au Canada. Nous pensions que nous avions un devoir à remplir envers la mère patrie, et les Allemands, je l'espère, bien qu'ils se soient laissés influencer au cours de la dernière élection partielle, comprendront que les Canadiens, tout en formant partie de l'empire britannique, nourrissent en même temps envers les Allemands les sentiments d'estime auxquels cette grande nation a droit, et que notre attitude, bien loin de comporter une insulte à leur égard, n'était que la manifestation de notre désir de remplir notre devoir envers le grand empire dont nous faisons partie. Les Allemands, par le passé, sont venus s'établir au pays, et ils y affluent sans cesse. Je connais une région de l'Ouest où en ce moment même 12,000 acres de terre sont colonisés et cultivés par des gens venant d'Allemagne. Je dis, en ma qualité de membre du Gouvernement: Bienvenue à ces bonnes gens; qu'ils viennent ici pour s'y créer des foyers et devenir citoyens. Si les Canadiens français de ma province et d'autres parties du Canada ont joué un rôle assez important pour amener l'entente cordiale entre la France et l'Angleterre, j'espère que les Allemands de notre pays deviendront assez nombreux pour exercer à un moment donné une influence qui, non seulement empêchera des différends, mais qu'ils feront tout leur possible pour amener une paix durable entre l'Angleterre et l'Allemagne.

Mais ce n'est pas tout. Dans Bruce-sud, on a fait appel aux préjugés. Nous savons que dans Bruce-sud il y a un grand nombre d'Irlandais catholiques romains. L'honorable député de Russell (M. Murphy) est allé dans Bruce-sud et a dit aux Irlandais catholiques qu'il n'y avait pas eu de question de réciprocité dans les dernières élections, mais que le parti conservateur avait remporté la victoire en exploitant la question du "Ne temere."

M. CARVELL: C'est ce que nous prétendons tous.

M. PELLETIER: Ah! nos adversaires ne voudrons jamais admettre leur défaite.

Donc, ce bon Irlandais catholique romain qu'est l'honorable député de Russell est allé voir ses coreligionnaires de Bruce-sud et leur a dit que le parti conservateur avait promis de présenter un bill pour rendre la loi du mariage uniforme dans le pays. Qui a fait cette promesse? Dans quel but et pour quel objet a-t-il parlé ainsi? Ce sont là des faits. On a répandu partout un certain journal publié à Toronto et dans lequel les catholiques étaient attaqués, et on dit: Voici un journal conservateur, regardez ces titres effrayants qui annoncent un péril pour les catholiques! Ce journal n'a pas été répandu parmi les protestants anglais, mais dans des milieux catholiques irlandais. C'était une manœuvre déloyale. Les deux élections peuvent bien être comparées et, si on le fait, je crois que les avantages de la comparaison seront tous d'un seul côté.

Je demanderai ensuite: Qu'est-il advenu de la franchise des produits alimentaires? C'était là un bel enfant, venu au monde à Hamilton et reçu avec de grands éclats de trompettes. Les personnages qui ont présenté cet enfant au public m'ont fait penser au grand Napoléon quand il eut un fils; il le montra à toute l'Europe et dit: Voici mon fils. Cet événement s'est passé à Hamilton. La seconde fois qu'il fut question de l'enfant, ce fut à Montréal, au banquet Fielding. Le pauvre petit était tellement faible qu'on l'avait presque soustrait à la vue et l'espoir de sa guérison n'était pas brillant. En réalité, monsieur l'Orateur, l'enfant mourut dans le voyage de Montréal à Ottawa. Le très honorable chef de l'opposition a oublié quand il a pris la parole dans le débat, de jeter quelques fleurs bien méritées sur le cadavre de ce rejeton décédé si prématurément. Il n'en a même pas parlé. Cela nous a paru bien cruel. Il aurait pu en faire le sujet d'un amendement à l'adresse, après tout ce bruit de trompettes avec lequel l'enfant prodige nous a été annoncé. Si ce n'était pas une réclame, si c'était une politique sérieuse, nous étions en droit de nous attendre à ce qu'elle fût comprise dans un amendement à l'adresse. Mais rien de tout cela, le projet mort fut enterré quelque part dans un banc de neige.

L'honorable député de Rouville (M. Lemieux), qui croit aux miracles, a essayé hier soir de galvaniser le petit cadavre, mais il a dit qu'il parlait en son nom seul et qu'il n'engageait personne par ses paro-

les. J'en suis sûr, mais alors il y croit encore. L'honorable député de Rouville a la foi puissante. Même quand le père de la politique nouvellement mise au monde l'a reniée, l'honorable député de Rouville qui était si plein d'enthousiasme quand il assista à la naissance de l'enfant, croit encore qu'il y a quelque chose à en espérer. Mais l'honorable député de Rouville aurait dû consulter ses amis, car la population de la province de Québec dira maintenant: Voyez donc l'honorable député de Rouville, il croit encore à l'entrée des produits alimentaires en franchise. Je pense qu'il vaut mieux pour mon honorable ami se mettre d'accord avec son chef sur ce point et si nous n'entendons pas le très honorable chef de l'opposition nous parler du dégrèvement des denrées, peut-être que l'honorable député de Rouville pourrait aussi bien laisser tomber la question. Dans tous les cas, ce n'est qu'un conseil et je n'ai pas de doute que mon honorable ami le prendra en sérieuse considération.

Je ne veux plus ajouter qu'un mot sur ce sujet: la suppression des droits d'entrée sur les denrées alimentaires comporte une réduction dans le prix payé au cultivateur pour ses produits. Si vous voulez le dégrèvement des denrées, vous pouvez dire cela dans les villes, mais je vous inviterais à le répéter devant les producteurs, les agriculteurs du pays. C'est là où l'idée est mise à l'épreuve et c'est pourquoi l'enfant n'a pas vécu. Mon très honorable ami a constaté que l'enfant avait des cornes, ce qui est très rare chez un enfant. Et alors il l'a laissé tomber comme un marron chaud. Il a bien fait; il a compris que c'était inutile de mystifier le peuple en disant aux consommateurs des villes que la réciprocité diminuerait le prix des articles qu'ils achètent et aux producteurs des campagnes qu'ils obtiendraient en même temps un prix plus élevé pour leurs produits. Cette histoire a duré jusqu'au 21 septembre, à cinq heures du soir, et ça été la fin. Je m'étonne que quelques-uns de nos honorables amis de l'opposition essayent d'en reparler maintenant. Je représente un groupe d'agriculteurs, et au nom de ceux qui cultivent la terre dans mon comté, je dis qu'ils ont autant de droit d'être protégés pour leur industrie que le manufacturier et l'artisan. Si nos adversaires veulent diminuer le coût de l'existence pour les consommateurs des villes, veulent-ils bien me dire comment ils pourront le faire sans réduire les prix auxquels le cultivateur vend ses produits, en laissant de côté pour le moment la question de l'intermédiaire.

Hier soir, l'honorable député de Rouville nous a dit que notre pays était exploité par les gens des Etats-Unis qui viennent ici acheter tous nos produits de la ferme; mais si les acheteurs des Etats-Unis peuvent se procurer au Canada les produits de la ferme et payer leur transport dans leurs pays, n'est-ce pas une preuve que ces articles sont à un prix plus élevé aux Etats-Unis qu'au Canada? Qui peut nier ce principe? Dans les cantons reculés de la province de Québec, on a dit pendant quinze ans aux cultivateurs que s'ils avaient de bonnes récoltes de pommes de terre ou d'autre chose, c'était dû entièrement à Laurier, et mon très honorable ami n'a pas insisté beaucoup pour le nier; il a simplement déclaré qu'il était associé avec la Providence. Le grand mal, chez nous, c'est que les fils de nos cultivateurs quittent la campagne pour les villes et qu'on va leur dire maintenant qu'ils doivent vendre à meilleur marché leurs produits, les encourageant ainsi davantage à quitter leur occupation de cultivateurs du sol. Pour moi, je ne crois pas que ce soit une bonne doctrine. Naturellement, nous comprenons tous que cette idée a été lancée comme un ballon d'essai, pour voir de quelle façon elle serait accueillie par le peuple, mais nos amis de l'opposition se rendent compte maintenant que cela ne prendra pas et alors ils sont à la recherche d'un autre mot d'ordre. Imaginez-vous le spectacle incongru auquel nous avons assisté récemment quand nous avons vu mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald), un bon protectionniste, jusqu'à un certain point, faisant une tournée dans son comté, de concert avec mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark), qui est l'apôtre du libre-échange. Cette tournée en commun était un bel exemple de la différence qui existe entre les diverses politiques énoncées par les membres de l'opposition dans la Chambre.

Je ne m'étendrai pas longtemps sur la question de la marine et je ne pense pas qu'il soit nécessaire de le faire en ce moment. J'ai été très surpris d'entendre le très honorable leader de l'opposition dire il y a quelque temps dans cette enceinte, que ce qui se passait maintenant au sujet de la marine était inspiré par les fabricants de blindages, voulant laisser entendre naturellement que le parti conservateur agissait dans l'intérêt du trust des constructeurs de plaques blindées. Mais j'aimerais à faire constater avec quelque insistance, qu'en

parlant à Châteauguay et ailleurs, lorsqu'il s'est tellement plaint de notre politique navale, il a oublié de répéter le discours qu'il avait prononcé ici pour exposer sa propre politique navale. Je suis allé à Ormstown, dans le comté de Châteauguay, et avant que je ne prenne la parole, quelques respectables électeurs me dirent que les conservateurs avaient une très mauvaise politique navale et ils désiraient que je la leur expliquât. Je leur ai demandé si sir Wilfrid Laurier leur avait parlé de sa politique et la réponse fut qu'il n'en avait pas beaucoup parlé, et c'est exact. Peut-être est-ce une des choses, en ce qui concerne le parti libéral, pour laquelle on devrait dire: laissez les morts ensevelir leurs morts. Mais je voudrais faire remarquer à la population du Canada que s'il y a quelqu'un dans notre pays qui puisse être accusé d'un désir d'aider le trust des fabricants de blindages, c'est assurément ceux qui veulent construire deux escadres complètes et non pas ceux qui veulent construire simplement trois navires.

Je voudrais que mon très honorable ami réfléchisse à cette situation et dise à la population du Canada ce qui est vrai, que les hommes qui voudraient donner le plus de travail aux constructeurs de plaques blindées ce sont ceux qui tiennent à construire la marine la plus puissante. Après ces quelques considérations sur la marine, je passerai outre.

L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a cessé d'être protectionniste et il paraît être très intéressé au tarif de douane sur les instruments agricoles, mais cela lui va bien mal, à lui et à ses amis, de parler de ce que la réciprocité aurait fait en faveur de l'agriculteur au point de vue des instruments agricoles, lorsque nous savons tous qu'en réalité cette réciprocité ne devait pas faire grand'chose à ce propos. L'honorable député de Rouville a une manière à lui de traiter la question du tarif, et pour expliquer son attitude, je citerai ces paroles de son discours d'hier soir.

> Quand il s'agit de protection, il est toujours facile de trouver des excuses pour resserrer le joug de la servitude sur les épaules du cultivateur.

Voilà assurément de graves paroles. Plus loin, il dit encore:

> Il est inutile de prendre des périphrases. Il vaut autant parler clairement et franchement **aux classes privilégiées qui depuis 1879 jouissent de ces faveurs.**

Que signifie ce langage? L'honorable député de Rouville déclare que depuis 1879 le joug de la servitude pèse sur les épaules des cultivateurs et que les classes privilégiées ont joui de la protection pendant tout ce temps. Mais mon honorable ami a été quinze ans au pouvoir et, de son propre aveu, il s'est rendu coupable de ce crime, si crime il y a.

C'est ainsi que raisonnent nos adversaires quand il s'agit de protection. Ils déclarent aujourd'hui que la protection est un mal, mais ils savent parfaitement qu'après être arrivés au pouvoir en 1896, ils n'auraient pas été maintenus aux affaires pendant une seule année, s'ils avaient porté atteinte au principe de la protection que ce pays considère comme un principe sacré.

Comment nos honorables amis de la gauche sont-ils arrivés au pouvoir? Ainsi que le faisait remarquer l'autre jour l'honorable premier ministre, le chef de l'opposition dénonçait la protection comme une forme du servage et de l'esclavage à Winnipeg, mais en même temps, il écrivait à M. Bertram, un industriel de Toronto, et dans sa lettre, il se proclamait protectionniste. Est-ce par de pareils procédés qu'il convient de traiter une importante question, dans un pays comme le Canada? Je ne le crois pas. Quand les membres de l'ancien Gouvernement ont continué la politique fiscale de leurs devanciers, ils n'ont pas adopté la protection parce qu'ils l'aimaient, mais parce que l'homme d'Etat aux larges vues qui avait établi la protection ici en 1879, les contraignait, même après sa mort, à se conformer à cette politique.

Après l'élection de 1908, j'ai entendu une remarque qui m'a frappé. Un bon vieux conservateur disait: "Eh bien! nous avons encore été battus; pensez-vous que nous reprendrons jamais le pouvoir?" Quelqu'un qui avait entendu cette question répondit: "Attendez, mon ami, que le pays soit en danger et vous verrez le gouvernement libéral tomber en morceaux." Cette réponse était une prophétie. Le jour où l'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) abandonna le principe de la protection et tenta d'engager le pays dans la voie de la réciprocité, le Canada fut en danger et la chute prédite arriva.

Si nous devons en croire l'honorable député de Rouville, nos adversaires sont maintenant devenus des libre-échangistes dans l'opposition, protectionniste au pouvoir. Ils dansent le tango du libre-échange dans l'opposition et le "turkey trot" de la protection quand ils sont au pouvoir. Ce n'est pas notre manière. Nous étions protectionnistes dans l'opposition et nous sommes protectionnistes au pouvoir, parce que nous voulons pour notre pays une politi-

que fiscale et financière stable, afin que les électeurs sachent à quoi s'en tenir et sachent ce qu'ils peuvent attendre de ceux qui les gouvernent.

On nous a demandé ce que nous entendons faire pour résoudre les difficultés temporaires qui existent actuellement. Comme j'ai déjà parlé très longuement, je traiterai brièvement cette dernière question. Nous avons nommé une commission qui étudie la situation. Sous ce rapport, nous ne nous écartons guère de la proposition faite par l'honorable chef de l'opposition, lorsque, laissant de côté sa politique d'Hamilton qui consistait à abolir les droits sur les denrées alimentaires, il déclarait à Montréal que s'il avait été au pouvoir, il aurait chargé trois de ses ministres de parcourir le pays et d'étudier la question.

Nous avons donc nommé une commission et jusque-là, on ne peut guère nous faire de reproches. Mais tout en laissant les commissaires accomplir leur tâche, nous croyons que la grande cause du mal, c'est que l'agriculture n'a pas reçu jusqu'à présent les soins et l'attention qu'elle demandait.

L'autre jour, j'entendais un député faire une observation très appropriée. Il disait qu'avant l'avènement du Gouvernement actuel, les contribuables de ce pays ne savaient pas au juste si nous avions ou non un ministre de l'Agriculture. Mon honorable ami et collègue (M. Burrell), avec l'assentiment du cabinet, a inauguré une politique d'instruction agricole à l'usage des cultivateurs, et cette réforme contribuera considérablement à faire disparaître le malaise actuel.

Le Gouvernement a encore fait autre chose. Notre politique au sujet des grandes routes aurait aussi rendu de grands services à la classe agricole, mais nous savons tous ce qui est arrivé et je n'entrerai pas dans la discussion des détails de cette question. Une autre réforme que nous avons introduite a été d'installer un bureau de poste à la porte de chaque cultivateur de ce pays; le factage rural, qui n'était qu'à l'état d'ébauche lorsque nous sommes arrivés aux affaires, est maintenant devenu un fait accompli.

Il y a encore une autre réforme qui, si elle est bien comprise, contribuera considérablement à rapprocher le consommateur du producteur; je veux parler du système des colis postaux. Je suis bien aise d'annoncer à la Chambre que ce système sera inauguré dans tout le pays le 10 février prochain. Le département y travaille énergiquement depuis des mois. Tous les détails ont été étudiés, le problème est presque résolu et nous n'épargnons rien pour doter le pays d'une réforme qui mettra le consommateur en contact direct avec le cultivateur. Dans une couple de jours, sinon demain, j'espère déposer sur le bureau de la Chambre le règlement qui a été adopté et qui sera distribué à tous les intéressés, pour mettre le système en opération.

Il me semble que l'opposition aurait dû tenir compte de ces efforts faits par le Gouvernement pour répondre aux conditions actuelles. Le Gouvernement n'a pas cessé un seul jour de penser au peuple et de travailler à améliorer son sort. Nous avons consacré à cette tâche tous nos soins et toute notre attention, car nous devions au peuple cette marque de gratitude pour la confiance qu'il nous a témoignée le 21 septembre 1911.

M. D. D. McKENZIE (Cap-Breton) (N.-E.): Monsieur l'Orateur, je ne doute pas que la Chambre ait suivi avec un vif intérêt le discours que vient de prononcer l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier). La situation générale, de l'Atlantique au Pacifique, est telle que non seulement la Chambre, mais le pays tout entier, est avide d'entendre un membre du Gouvernement se prononcer sur les questions du jour. J'ai le regret de dire que le ministre qui a pris la parole cet après-midi ne nous a indiqué aucun remède à la situation et ne nous a pas même laissé entrevoir la possibilité d'un remède.

Sa manière de traiter les grandes questions me rappelle l'histoire de ce médecin appelé auprès d'un malade atteint de pneumonie. Le médecin en question avait prescrit le traitement peu ordinaire de plonger le malade dans un bain d'eau glacée. Comme les témoins de ce traitement inusité se montraient justement inquiets et lui demandaient des explications, il répondit: "Je comprends que le malade souffre de pneumonie et j'ignore la manière de traiter cette maladie, mais du moment qu'il sera dans un bain d'eau glacée, il aura des convulsions et pour traiter les convulsions, je n'ai pas mon pareil."

L'honorable ministre des Postes semble aussi n'avoir pas son pareil pour les destitutions; il évite autant que possible de discuter les questions d'intérêt public, pour retourner le plus tôt possible dans son cabinet et ordonner de nouvelles destitutions. Cet après-midi il a à peine effleuré cette question du renvoi des fonctionnaires.

C'était évidemment son droit de n'en parler que très peu et d'aborder immédiatement les autres sujets. Je crois qu'il a été déposé hier sur le bureau de la Chambre un rapport que les députés n'ont pas encore eu le temps d'examiner et dans lequel il est constaté, qu'en moins de deux ans, l'honorable ministre a destitué 650 directeurs de bureaux de postes et 450 autres fonctionnaires de son département. Voilà, monsieur l'Orateur, ce qu'a fait l'honorable ministre qui vient de nous adresser la parole.

Il prétend n'avoir pas d'argent pour rétribuer convenablement les directeurs de bureaux de poste; il se dit impuissant à relever leurs appointements; il leur refuse l'augmentation promise depuis deux ans, sous prétexte que l'argent fait défaut, et cependant, il est constaté par le rapport en question qu'entre le 10 octobre 1911 et le 26 mai 1913, il a trouvé le moyen de dépenser $18,268.46 pour effectuer des destitutions.

Voilà, monsieur l'Orateur, la belle conduite tenue par le porte-parole du Gouvernement que nous avons entendu cet après-midi. Aucune autre réforme n'a été accomplie dans le département des Postes pour apporter le moindre soulagement à la situation actuelle.

On a prétendu que la conduite tenue par le Gouvernement précédent avait mis le Gouvernement actuel dans la nécessité d'agir comme il l'a fait. Je maintiens que la résolution dont le ministre des Postes nous a donné lecture cet après-midi ne justifie aucunement sa propre conduite et que cette résolution, convenablement interprétée, ne sanctionne pas les destitutions dont l'honorable ministre s'est rendu coupable depuis l'avènement du Gouvernement actuel. Je maintiens que la résolution Lake, comme on l'appelle, si elle est convenablement interprétée, ne justifie pas la dixième partie des onze cents destitutions ordonnées par le ministre des Postes. La résolution proposée par M. Lake, qui était alors membre de la Chambre, fut clairement expliquée par l'auteur lui-même, lorsqu'elle fut discutée devant la Chambre. Il se plaignait de ce que les fonctionnaires du Gouvernement dans le Nord-Ouest, qui recevaient de forts appointements et qui auraient dû consacrer tout leur temps aux fonctions de leur charge, s'occupaient d'une foule d'autres choses et surtout de politique. C'est à ce système qu'il voulait mettre fin. Le gouvernement de sir Wilfrid Laurier donna son assentiment à cette ligne de conduite et admit que les fonctionnaires de cette catégorie, qui recevaient des appointements considérables, devaient consacrer tout leur temps aux fonctions de leur charge et s'abstenir de faire de la politique.

Le ministre des Postes dit-il qu'il s'en est tenu exclusivement à la catégorie de personnes mentionnée dans cette résolution? Il a poussé sa politique de coupe-tête plus loin et avec plus de vigueur que ne l'a jamais fait aucun autre ministre, en ce pays. Jusqu'à ce jour, le public ignorait que ceux qui avaient obtenu l'entreprise du transport du courrier, des gens pauvres mais honnêtes, qui ont soumissionné pour cet ouvrage et qui ont obtenu honnêtement cette entreprise et qui ont dépensé de l'argent à l'achat des voitures et des accessoires requis pour remplir leur engagement, eussent été privés de leurs fonctions qu'on a confiées, par contre, à des amis de la présente administration. Voilà une ligne de conduite dont le ministre des Postes ne peut trouver d'exemple, en ce pays, non plus que dans aucune autre contrée de l'univers. C'est l'accusation que je porte contre lui et à laquelle le ministre ne saura répondre, autant que je puis voir, et qu'il ne peut essayer de nier.

Il a gardé le silence sur ces destitutions brutales, pour parler avec une surabondance de mots typiques, de ces scandales électoraux renversants qu'il cherche à mettre devant le public. Il a passé très légèrement sur le cas de Châteauguay, pour en arriver à l'élection de Bruce. Il a lu d'assez attrayantes descriptions de certaines réunions joyeuses auxquelles aurait assisté, à entendre le ministre, l'honorable représentant de Bruce (M. Truax), dans certaines parties de ce comté. Nous ignorons si le ministre des Postes éprouve ou non de l'attrait pour ces festins auxquels assiste le beau sexe—nous ne pouvons le savoir, le dénombrement de notre pays ne mentionnant pas ce détail.

Monsieur l'Orateur, de grandes questions dont la solution intéresse des centaines et des milliers d'ouvriers sans emploi s'imposent à notre étude, ainsi que le ministre lui-même le reconnaît. J'affirme que ce sujet important entre tous a été traité par trop légèrement par le maître général des Postes lui-même, qui vient de reprendre son siège et de qui nous avions le droit d'attendre un énoncé quelconque de la politique qu'adoptera le Gouvernement dont il fait partie.

Ainsi que je viens de la dire, il a parlé, en badinand presque de la question de l'en-

lèvement des droits sur les denrées alimentaires.

L'honorable ministre osera-t-il dire que les cultivateurs de ce pays en sont rendus au point de ne pas trouver plus que 60 cents, par douzaine d'œufs, que 40 cents, par livre de beurre, que 25 ou 30 cents, par livre de bœuf? Affirme-t-il, ou le Gouvernement prétend-il que nous ne devons pas porter la main sur cette institution sacrée qu'il appelle la protection, et qu'il n'existe pas de remède dont le peuple bénéficiera? En théorie, la protection a toujours voulu que la concurrence locale empêchât l'élévation disproportionnée des prix. Je demande au Gouvernement s'il s'en tient à cette théorie, à l'heure qu'il est, et s'il a décidé de n'offrir le moindre soulagement à la population qui souffre et s'il va se contenter de se croiser les bras, qu'importent les prix exorbitants des denrées alimentaires, tels ceux que je viens d'indiquer. J'estime que lorsqu'il s'agit de prix semblables, il devient évident qu'il n'existe pas de concurrence; j'ajoute que s'il nous est possible de nous procurer un approvisionnement du dehors, il incombe au Gouvernement, au parti qui détient les rênes de l'administration, quel qu'il soit, d'appliquer le remède que nous conseillons de prendre. Je suis convaincu que les pères de familles de ce pays qui ne peuvent se procurer les aliments nécessaires à la subsistance de leurs familles, attendent un remède qui fera disparaître ce malaise général; ils ne trouveront pas un grand reconfort dans le discours du directeur général des Postes qui parle au nom du Gouvernement, ainsi que nous avons le droit de le supposer, et qui nous dit qu'il ne faut pas toucher à cette arche sacrée de la protection et que nous ne devons attendre de cette dernière institution le moindre soulagement, car celle-là doit demeurer intangible.

Nous avons entendu, il y a quelques jours, un discours de l'honorable solliciteur général (M. Meighen). Ce dernier a plutôt laissé espérer une revision du tarif et il nous a laissé entendre qu'on ferait quelque chose dans les intérêts de ceux qui paient, aujourd'hui, des prix trop élevés à cause de la protection, et qu'il contribuerait lui-même à améliorer l'état de choses dont souffre notre population. Cependant, si l'on doit prendre le discours du ministre des Postes comme un indice de ce que les ministres se proposent de faire, le solliciteur général n'a pas à espérer grand'chose, en tant qu'il s'agit d'une attitude pratique quelconque de la part du Gouvernement.

Abandonnant la question des denrées alimentaires, le ministre des Postes en est arrivé à nous dire qu'il ne traiterait pas longuement celle de la marine de guerre. Il s'est plu à parler de cadavres humains, de jeunes bébés égorgés, croyant tracer un tableau palpitant pour l'avantage des membres de cette Chambre. Qu'on me permette de lui rappeler que s'il veut s'engager en qualité de fossoyeur ou de chercher des cadavres, il trouvera un cadavre tout prêt et bien intéressant dans la question navale, en tant que ce Gouvernement se trouve concerné. Je lui rappellerais un incident que rapporte l'histoire ancienne ou l'histoire sainte, où l'on voit qu'un personnage de haute lignée conçut l'idée de se rendre à un certain tombeau, mais qu'il reçut de l'esprit qui l'inspirait l'ordre de ne pas aller à cet endroit, parce que, à ce temps-là, le cadavre enfermé dans ce tombeau sentirait mauvais. Je tiens à rappeler au ministre des Postes que non seulement la question navale est morte, mais encore qu'elle repose dans sa fosse et que son séjour à cet endroit date d'assez longtemps pour que ses restes exhalent une odeur nauséabonde. Je ne suis donc pas étonné de constater que l'honorable ministre désire s'éloigner de cet endroit le plus tôt possible.

Le ministre des Postes enfle de plus en plus son éloquence pour dire aux membres de cette Chambre et à la population du pays combien ils devraient admirer les actes du premier ministre du Canada. Laissez-moi demander à l'honorable ministre, ou à tout autre membre du Gouvernement, de me montrer le moindre acte de législation véritablement pratique accompli pas le premier ministre, depuis qu'il a pris la direction des affaires de l'Etat, le bill naval excepté. Le premier ministre, a-t-il produit quelque chose de tangible, depuis son arrivée au poste supérieur? Je conseille au ministre des Postes et à tout autre membre du Gouvernement de ne tenir compte que du seul résultat du travail de cet homme, c'est-à-dire si ce cadavre dont j'ai parlé et qu'on ne ressuscitera jamais pour qu'il apparaisse à nouveau, mais animé, cette fois, dans la politique du Canada.

Il n'est pas nécessaire pour moi de disséquer dans toutes ses parties le discours du directeur général des Postes qui s'est contenté, après tout, de redire une histoire déjà vieillie et bien connue. Il n'a fait que parcourir des sentiers battus souventes fois déjà; il ne nous a appris rien de nouveau. Certes, il fait plaisir à un vieil Ecossais tel que moi d'observer les changements frappants et radicaux qui se sont opérés chez cet homme-là, et d'entendre

ce dernier vanter le vrai patriotisme et le véritable attachement au roi, à la mère patrie et au vrai drapeau. Je ne m'attribue pas la moindre gloire de mon attachement à la couronne d'Angleterre, car je n'ai aucun motif de prôner ce sentiment plus que ne le font mes concitoyens. Je suis prêt à concéder à tout homme dont les parents sont nés dans un autre pays le droit d'aimer le sol natal, mais en ce faisant, il ne doit pas oublier qu'il n'existe pas de raison qui l'engage à ne pas se montrer véritablement fidèle au drapeau sous lequel il vit. Il est des circonstances où il peut devenir ridicule pour un homme de se targuer de son patriotisme. Quelques années à peine se sont écoulées depuis que le directeur général des Postes occupe le poste qu'il détient, aujourd'hui. Il doit cette situation, non pas au fait qu'il était le patriote irréductible, le défenseur de la marine de guerre anglaise, l'apôtre voulant le succès des institutions britanniques dans le monde entier, non, mais au fait qu'il a eu des aptitudes négatives; qu'il a prôné partout le principe "pas un homme, pas un dollar, rien enfin pour le drapeau anglais; nous sommes fatigués de tout cela; ce n'est pas là le symbole de la liberté en ce pays. Nous avons dû le trouer de balles, il y a quelques années à peine, pour respirer l'air de la liberté." Voilà, monsieur l'Orateur, ce qui donne une idée de la compagnie en laquelle se trouvait l'honorable ministre, à l'arrivée du ministère conservateur à la direction de la politique canadienne, et voilà la compagnie où nous pouvons le retrouver, aujourd'hui. Il est venu ici, ayant pour chef un homme qui, un jour, s'est préoccupé fort peu de ce qu'était sa situation pourtant importante dans le Gouvernement.

L'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) fut élu à cette Chambre comme étant un homme possédant les aptitudes et les sentiments voulus pour remplir la fonction de chef nationaliste, en cette Chambre. Mais les honorables membres de la droite n'obtenant pas tout ce qu'ils avaient espérer recevoir, ce chef abandonna ses fonctions de ministre et son départ démontra que sa politique était hostile à toute dépense pour la marine et pour le succès des institutions britanniques en ce pays." L'honorable directeur général des Postes aurait dû suivre cet exemple et sortir du ministère à la suite de l'honorable député de Jacques-Cartier, parce que si ce dernier (M. Monk) ne lui avait tracé le chemin du cabinet, cet homme n'aurait jamais rempli la fonction qu'il occupe maintenant.

On nous dit que l'honorable ministre des Postes est un grand patriote, que son attachement à l'empire est bien connu et que nous n'avons qu'à nous en rapporter à ses actes du passé pour trouver combien il méritait d'obtenir la fonction qu'il occupe. L'honorable ministre a déclaré qu'il avait oublié beaucoup de choses dont il a parlé; Il lui est peut-être agréable d'espérer que le peuple oubliera, car si son passé politique subsiste, on peut se demander si l'honorable ministre ornera, à nouveau, de sa grâce les banquettes de cette Chambre. Aux dernières élections de la province de Québec il a mis en jeu son existence politique pour le succès d'un candidat de son choix: il a supplié les électeurs d'élire cet homme. Ce dernier ne reçut qu'un dixième du vote donné. En conséquence, l'honorable ministre aurait dû démissionner. Il n'en fit rien, cela va sans dire. Tant que sa fonction lui rapportera un traitement, n'espèrons pas voir le maître général des Postes démissionner.

Il s'est plu à nous faire une dissertation sur les bonnes manières et sur l'étiquette parlementaire, mais je crois que la réponse qu'il a faite à l'honorable député de Prescott (M. Proulx) n'était pas celle que devait se permettre un homme de l'importance de l'honorable ministre qui occupe une fonction responsable, à l'adresse d'un membre respectable de la Chambre des communes. L'honorable représentant de Prescott a simplement dit: "Vous avez oublié telle ou telle chose", à cela le ministre, mettant à contribution le genre de facétie en usage dans les bars, et sur les bancs de la correctionnelle, a rétorqué: "J'ai oublié plus de choses que l'honorable député n'en a jamais su." Nous avons là un échantillon des bonnes manières d'un membres du cabinet. Cette réponse est rien, moins que polie et met en lumière la mesquinerie des méthodes politiques du ministre des Postes. Ce n'était pas mon attention de m'occuper aussi longtemps de ce dernier, car j'ai à faire sur ces questions quelques observations de mon propre cru.

J'ai déjà eu l'occasion, depuis l'avènement du Gouvernement actuel, de dire que si le pays a traversé des temps durs et connu une situation désastreuse sous l'ancien régime conservateur, les quinze années du régime libéral avaient tellement amélioré l'état de choses que le nouveau Gouvernement ne saurait commettre assez d'erreurs

pour ramener le pays dans l'ancienne ornière. Je regrette d'avoir à dire que j'avais trop présumé de l'habileté administrative de nos adversaires; peut-être aussi ne leur avais-je pas attribué assez de mérite. Je ne prévoyais pas qu'ils seraient de force à échouer le navire de l'Etat sur l'écueil où il se trouve aujourd'hui, quand sir Wilfrid Laurier leur en avait remis la direction au moment où il voguait, toutes voiles tendues, sur la mer paisible de la prospérité. En 1911, en effet, les libéraux descendaient du pouvoir après avoir fait passer le pays par une période de merveilleux épanouissement comme il n'en avait encore jamais connue.

A l'avènement de sir Wilfrid Laurier au timon des affaires, le pays était aux prises avec une crise financière; de l'Atlantique au Pacifique, la finance et le commerce étaient, tout comme aujourd'hui, dans le marasme. Le ministre des Finances de l'époque empruntait d'un côté pour payer de l'autre; plongé dans la détresse, il tentait de suprêmes efforts, puisant à toutes les sources—à des sources légitimes, je suppose—pour garnir un peu la caisse publique, et le mieux qu'il put faire, après avoir réduit et affamé le personnel administratif, ce fut, en une année où une élection générale devait avoir lieu, d'annoncer un déficit de près d'un million.

Telle était la situation en 1896, lorsque le cabinet Laurier fut formé. Qu'est-il arrivé par la suite? Du jour au lendemain, la prospérité succéda à l'adversité. Dès que sir Wilfrid Laurier eut constitué son cabinet—et il faut bien reconnaître que jamais en ce pays on n'avait vu de cabinet composé d'hommes aussi brillants—l'épanouissement commença de se manifester de tous côtés, et le pays entra dans une ère de prospérité qui s'est maintenue durant nos quinze années d'exercice du pouvoir. Les excédents de recette que nous annoncions, on les disait fictifs; nos livres accusaient chaque année des encaissements qui représentaient des excédents fort réconfortants, et l'on prétendait que ces excédents n'existaient que sur le papier, que nous n'avions pas d'argent. A entendre nos adversaires, nous ne voulions pas que les affaires du pays fussent l'objet d'investigations complètes, nous avions des secrets que nous ne voulions pas laisser pénétrer, les choses étaient loin d'être telles qu'elles devaient, et nous usions de moyens ténébreux pour empêcher la lumière de se faire. Mais le jour vint où notre système politique amena un changement de gouvernement. Il est bon, dût-il en coûter un désastre, que le peuple exerce son droit de gouverner.

[M. McKenzie.]

Je ne me plains pas du changement de Gouvernement, je veux simplement faire observer qu'une fois ce changement effectué, nos adversaires se trouvaient à même de s'enquérir de l'état de choses qui prévalut durant les quinze années de notre régime, de prouver que nos excédents de recettes n'existaient que sur le papier, ainsi qu'ils l'avaient prétendu, et que nous avions entouré de mystère les faits et gestes de l'ancien Gouvernement. Or, que firent-ils? Ils avaient le droit d'instituer des enquêtes. Ce droit, ils ne l'ont pas exercé; s'ils l'ont fait, ils n'ont rien découvert. Quand nous leur avons remis l'état de l'excédent, nous leur avons laissé $39,000,000 en espèces; tous les comptes étaient réglés et une administration scrupuleuse remettait ses livres qu'elle avait tenus de la façon la plus irréprochable. Le ministre des Finances lui-même dut, après s'être livré aux investigations les plus complètes—et l'on peut être sûr qu'il eût été bien aise de découvrir quelque faute—venir déclarer que la situation du pays était excellente, que les livres qu'on lui avait remis avaient été tenus de façon parfaite, qu'il ne trouvait rien à redire, que l'argent était là et que, l'ayant compté, il avait constaté la présence d'environ $39,000,000.

Telle était la situation financière quand nous cédâmes la place à nos adversaires. Deux années se sont à peine écoulées qu'ils ont déjà réussi à plonger le pays dans la crise qui sévit à l'heure qu'il est. Quand j'ai dit que je ne croyais pas le Gouvernement conservateur capable de plonger à aussi bref délai le pays dans une situation pareille, je présumais trop peu de son aptitude à provoquer l'état de choses qui prévaut en ce moment.

J'appellerai pendant quelques instants l'attention de la Chambre sur le discours du solliciteur général (M. Meighen). J'ai depuis quelques années l'honneur d'occuper un siège en cette Chambre en compagnie du solliciteur général (M. Meighen). J'ai observé ce jeune avocat de talent dont la carrière fut, de ma part, l'objet d'un intérêt constant. Certes, je ne saurais lui savoir mauvais gré de ce qu'on lui ait confié la charge qu'il exerce aujourd'hui. Tout ce que je trouve à redire, c'est que la charge de solliciteur général aurait dû être confiée à l'un des députés de la grande province de la Nouvelle-Ecosse, celle-ci n'ayant jamais compté moins de deux représentants au

sein du cabinet. En tant que province, la Nouvelle-Ecosse, à mon avis, n'a, à l'heure actuelle, pas un seul représentant dans le ministère. Le premier ministre représente toutes les provinces; en quelque province qu'il soit né ou qu'il ait été élu, il est censé représenter chacune des provinces dans le cabinet, et c'est ce qui m'autorise à dire que la Nouvelle-Ecosse ne compte, en tant que province, aucun représentant dans le cabinet. Le chiffre de sa population étant à peu près le même que celui de la population du Manitoba, nous avons raison, ce me semble, de trouver mauvais que ce dernier compte trois ministres parmi ses représentants, tandis que la Nouvelle-Ecosse n'en a pas un seul. On ne peut pourtant pas dire que ce sont les hommes de talent qui manquent à cette province. Elle a déjà fourni au pays trois premiers ministres et deux titulaires distingués au portefeuille de la Justice. Aux débuts de la Confédération, elle fournissait au ministère de la Justice feu l'honorable James Macdonald, dont la réputation d'avocat et de jurisconsulte fut très grande en ce pays. Sir John Thompson, de révérée mémoire, qui fut aussi ministre de la Justice, représentait également la Nouvelle-Ecosse. Les trois premiers ministres que cette province a fournis au pays sont: sir Charles Tupper, sir John Thompson et le chef distingué du Gouvernement actuel (M. Borden). On ne peut donc pas dire que c'est le talent qui fait habituellement défaut à la Nouvelle-Ecosse.

Par malheur, nous traversons de mauvais jours, et bien que la Nouvelle-Ecosse compte neuf députés conservateurs parmi ses représentants, le premier ministre aurait déclaré à ses amis—je ne sais si le bruit est fondé ou non—qu'il attribuerait volontiers la charge de solliciteur général à un représentant de cette province, disant qu'il devrait en être ainsi, mais que à son grand regret, il ne trouvait pas dans les éléments qu'il avait sous la main l'étoffe d'un solliciteur général. Voyons un peu ce qui en est. Le député de Cumberland est avocat, le représentant de Hants l'est aussi, mon honorable collègue d'Annapolis l'est également, et mon jeune ami de King ne tardera pas à le devenir. Il semble que, jugeant impossible de faire porter son choix sur aucun de ces honorables membres de la Chambre, le premier ministre ait décidé de ne pas confier la charge de solliciteur général à un représentant de la Nouvelle-Ecosse. Il faut le dire ouvertement, quoique à regret, il était bon, à tout prendre, que le gardien du cabinet pût agir à sa guise, qu'un troisième ministre fût donné au Manitoba et pas un seul à la grande province de la Nouvelle-Ecosse, sauf le chef du Gouvernement qui représente dans le cabinet chacune des neuf autres provinces au même titre que la Nouvelle-Ecosse.

Un mot maintenant des observations que mon honorable ami le solliciteur général (M. Meighen) a faites sur le bill concernant les grandes routes. On présume parfois trop de soi-même; il arrive que l'on entreprenne plus qu'on ne peut faire. Le prestidigitateur, le jongleur est trop lourd et trop fort. Si je me sers du mot "jongleur", ce n'est pas par irrévérence à l'égard du talent et de l'habileté du solliciteur général. Il y a des gens qui gagnent leur vie à exercer sur les tréteaux le métier de jongleur. Ils jettent leur chapeau sur la table et en sortent lapins, chats, rats et une foule de choses qui ne se trouvent pas dans le chapeau, mais qui, aux yeux du spectateur, semblent bien y être. Le solliciteur général est devenu un jongleur fort habile, mais l'autre soir, il a abusé un peu de ses tours de passe-passe. Il commença par dire que le bill des grandes routes était un projet de loi que chacun pouvait traiter à son gré, n'étant en aucune façon assimilable à une loi de finance. C'était un des lapins qu'il avait à sortir de son chapeau. Puis, en un tour de main, il le transformait en une loi de finance de la plus belle eau, en une chose à laquelle nul ne devait toucher, en une chose aussi sacrée que la protection l'est aux yeux du ministre des Postes. Nul, selon lui, ne pouvait porter une main profane sur le bill, parce que c'était une loi de finance.

M'est avis que le solliciteur général a un peu dépassé la mesure. En cherchant à amener des hommes de bonne foi et ayant quelque expérience à croire à des choses contraires à la réalité, il entreprenait plus qu'il ne pouvait réellement accomplir.

Cette loi dont il veut que le Sénat se tienne à l'écart, sans y toucher, parce que c'est une loi des finances, n'en est pas une et il a dû l'avouer lorsque la question lui a été posée. Je me souviens bien qu'au cours de la discussion, le premier ministre a élevé la voix pour déclarer de sa propre autorité qu'il n'était pas nécessaire d'adopter au préalable un projet de résolution. La Chambre a rendu cette loi avec l'entente formelle que ce n'était pas une loi des finances. S'il en est ainsi, et je le crois, de quel droit le solliciteur général a-t-il dit que, rendue devant l'autre Chambre, cette loi était une loi des finances, ou un projet dont la Chambre seulement devait s'occuper et que le Sénat ne pouvait corriger ni modifier?

Une autre puissante raison de ne pas toucher à ce bill, invoquée par le solliciteur général, c'est que la Chambre aurait à adopter des prescriptions législatives à chaque pas, du moment où il serait proposé d'employer les fonds jusqu'à celui où ils parviendraient à leur destination finale, et à exercer ses prérogatives jusque-là. Je vous soumets, monsieur l'Orateur, que ce principe est très sage, mais je pourrais rappeler au ministère et au solliciteur général que, depuis deux ans, la Chambre a ouvert plusieurs gros crédits qui n'étaient destinés à des travaux publics, dans l'acception attachée à ces mots. La Chambre n'a adopté aucun texte de loi permettant au Gouvernement de suivre l'emploi de ces fonds jusqu'à leur destination finale.

Je demanderai au ministère et au solliciteur général ce qu'il faut penser des $15,000,000 dont la Chambre a l'an dernier ordonné le paiement à une société du nom de Mackenzie et Mann, à titre de prime et de gratification? Ces $15,000,000 ont été tirés du Trésor public. Nous nous sommes prononcés contre cette mesure; nous voulions agir d'une manière pratique, mais la droite l'a emporté; les fonds ont disparu; nous ne savons par où ils sont passés, nous ignorons quel emploi on en a fait, et il n'est personne à qui nous puissions demander de rendre des comptes à la Chambre. Où est le principe ronflant posé par le solliciteur général que nous devons suivre les fonds jusqu'à leur destination?

Le gouvernement d'Ontario est venu nous faire la proposition la plus absurde dont j'aie jamais entendu parler, et nous demander une subvention pour un chemin de fer, construit depuis des années, lucratif, faisant pleuvoir de cinq à six cent mille dollars par année dans la caisse de la province d'Ontario. Il nous a demandé de lui payer $2,000,000. Cette somme lui a été versée et elle est disparue. Nous ignorons où elle est allée. Que devient le principe du solliciteur général, qu'il faut des lois pour suivre ces fonds jusqu'à leur destination et savoir ce qu'ils deviennent? Il n'y a rien de tel.

La même chose a eu lieu dans le cas de la province du Manitoba. En 1911 la Chambre a voté et versé dans la caisse de cette province $4,000,000, et il n'y a pas un texte de loi qui nous permette de suivre ces fonds et de savoir ce qu'ils deviennent.

Que devient la prétention que le Sénat ne devait pas toucher à ce bill, parce qu'il ne contenait pas cette disposition et qu'il était nécessaire de suivre l'emploi des fonds qui devaient être dépensés, s'ils l'étaient jamais, sur les routes de ce pays. Au dire du solliciteur général, et cette loi étant nécessaire, le Sénat ne devait pas y toucher, sauf du consentement et du plein gré des membres de la Chambre. Je soutiens que cela n'est pas la raison, ne peut être la raison, car autrement le même principe s'appliquerait aux cas que j'ai mentionnés, au paiement de $2,000,000 au gouvernement d'Ontario, de $15,000,000 à Mackenzie et Mann et de $4,000,000 à la province de Manitoba. Ce principe se serait appliqué si la raison donnée par le solliciteur général eût été la véritable raison. Le Gouvernement disait qu'il voulait avoir la haute main sur ces fonds pour l'excellente raison dévoilée par le représentant de Guysborough (M. Sinclair). Celui-ci, adressant la parole à la Chambre, l'autre soir, a mentionné l'une des raisons qui portaient le ministre à garder cette somme à sa portée. Dans cette circonstance, l'honorable député a dit qu'il ne s'est pas rendu dans Renfrew-sud, lors de la première élection complémentaire qui a suivi l'arrivée au pouvoir du présent Gouvernement, mais il a puisé dans un journal conservateur, le "Renfrew Journal", publié dans la circonscription, le compte rendu d'un discours du ministre des Douanes (M. Reid). Voici ce compte rendu:

> M. Reid tourna son attention vers la croisade en faveur des bonnes routes, prêchée par le gouvernement conservateur d'Ottawa, et la sécheresse avec laquelle il a traité son sujet a dégoûté tous les gens honnêtes qui s'attendaient à quelque chose de plus élevé qu'à ce genre de discours de la part d'un membre du ministère. La note dominante de cette partie du discours de M. Reid a été que Renfrew-sud devait appuyer le Dr Maloney et que le gouvernement Borden dépenserait des fonds dans la région pour établir de bonnes routes.

Je soumets que si nous examinions à fond l'objet de cette loi des bonnes routes, nous devons entretenir l'opinion qu'a exprimée à ce sujet ce porte-parole du ministère, quelques jours après le dépôt du projet de loi. Je me rappelle fort que c'est au cours de l'élection de Renfrew-sud que le ministre des Chemins de fer a soumis le bill. Il serait malveillant de dire que celui-ci avait pour objet d'influencer l'élection, mais, en tout cas, il y a eu coïncidence, comme disait le ministre des Finances. Quoi qu'il en soit, dès que le bill eût été déposé, le ministre des Douanes a annoncé aux habitants de Renfrew-sud tout ce qu'ils obtiendraient s'ils faisaient une certaine chose et ce qu'ils n'obtiendraient pas, s'ils agissaient autrement.

Le Gouvernement a mis de côté la grande question de la marine; non seulement cette question est enterrée, mais elle sent mauvais et on craint de s'en approcher; mais le bill des bonnes routes semble tenir au cœur du ministère qui le choie et le cajole. Le Gouvernement fait croire au peuple, de Vancouver à Scutari, que ces fonds seront appliqués aux routes des concessions et des endroits éloignés, et que c'est un crime pour le parti libéral de s'y opposer.

M. CARVELL: Il tente seulement de le faire croire au peuple.

M. McKENZIE: Oui, le Gouvernement tente de faire croire à la population canadienne que ces routes seront établies dans toute l'étendue du pays. Cela me remet en mémoire l'histoire d'un vieux cultivateur qui avait acheté un cochon à Amherst et le menait à Truro. Il rencontra un autre cultivateur qui lui dit: "Vous menez ce cochon à Truro?" et le propriétaire de l'animal de répondre: "De grâce, que le cochon ne vous entende pas, car il croit retourner à Amherst, et s'il entend dire qu'il s'en va à Truro, il me causera des embarras." De même que ce vieux cultivateur voulait tromper son cochon, le Gouvernement tente de tromper la population canadienne en lui faisant croire que ces fonds seront dépensés pour chaque pouce des bonnes routes dans tous les comtés du Canada.

Mais il n'en est rien, comme je puis le prouver par les déclarations de ceux qui ont parlé au nom du Gouvernement. C'est une accusation hardie de ma part et je ne la porterais pas, si je n'en avais pas la preuve. Le Gouvernement est représenté par un ministre au Sénat, et ce que le leader ministériel du Sénat dit lie le Gouvernement aussi bien que les déclarations du premier ministre devant la Chambre. Si je puis établir que l'honorable M. Lougheed, le leader du parti conservateur au Sénat, a déclaré que ces fonds ne seront pas employés de la manière dont sont employés les crédits destinés aux chemins, vous me croirez, je l'espère.

Certains membres du Sénat, s'appuyant sur la Constitution, ont prétendu que ces fonds, s'ils sont votés, le seront contrairement aux dispositions de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, et pour étayer leur thèse, ils ont mis le doigt sur le paragraphe 10 de l'article 92 de cette loi. L'article énumère les nombreuses choses qui sont du ressort exclusif des gouvernements et des législatures des provinces, et il mentionne, entre autres:

Les travaux locaux et les entreprises autres que celles qui appartiennnent à la catégorie suivante.

L'un de ceux qui ont soulevé cette objection tirée de la Constitution soutenait que ce sujet étant du ressort exclusif des législatures provinciales, ne peut pas être réglé par le Parlement. L'honorable M. Lougheed est un avocat de plusieurs années d'expérience et très estimé dans sa profession, de sorte qu'il ne fut pas pris à l'improviste et qu'il réfuta l'objection comme un avocat versé dans le droit constitutionnel. Il a dit: "Vous faites complètement erreur; cette entreprise n'entre pas dans la catégorie des travaux dont vous parlez; vous dites que cela ne doit pas avoir lieu parce qu'il s'agit de travaux locaux et d'entreprises dans la province; il n'en est rien, et votre objection n'est pas fondée." Si ces routes doivent être établies du point A au point B et du point B au point C, le long des différentes concessions, comme les chemins s'établissent ordinairement, rien ne tomberait davantage sous le coup de cette définition. Mais le leader du Sénat a déclaré que telle n'était aucunement l'intention du Gouvernement.

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

Reprise de la séance.

M. D. D. McKENZIE: A six heures, lors de la suspension de la séance, je tentais de démontrer, par le raisonnement du leader ministériel au Sénat, que la loi des bonnes routes n'était pas destinée à l'amélioration générale des chemins des différentes provinces, mais à l'établissement et à l'entretien de routes interprovinciales.

Je faisais remarquer, poursuivant les arguments de l'honorable leader du Gouvernement dans le Sénat (l'honorable M. Lougheed), dans sa réponse aux discours prononcés par d'autres sénateurs dans la Chambre haute, que ce bill empiétait sur les droits des provinces. L'honorable sénateur exprimant ses opinions personnelles et celles du Gouvernement, prétendait que ce bill n'empiétait pas sur les prérogatives et les droits des provinces, mais restait absolument et complètement dans les limites des pouvoirs du Parlement fédéral. Il prétendait que le bill, qu'il appuyait alors comme bill du Gouvernement dans le Sénat, ne tombait pas sous le coup du paragraphe 10 de l'article 92 de la Constitution, mais sous le coup des alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 10. Mais le paragraphe 10 lui-même attribue aux provinces, absolument et exclusivement, toutes entreprises et les tra-

vaux locaux autres que ceux compris dans les alinéas suivants:

(a) Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes, et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au delà des limites de la province;

(b) Lignes de bateaux à vapeur entre la province et tout pays dépendant de l'empire britannique ou tout pays étranger;

(c) Les travaux qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront avant ou après leur exécution déclarés par le Parlement du Canada être pour l'avantage général du Canada, ou pour l'avantage de deux ou d'un plus grand nombre de provinces.

L'honorable sénateur prétendait que le bill des grandes routes s'appliquait à des travaux prévus dans les alinéas (*a*), (*b*) et (*c*), et par conséquent était dans les limites des pouvoirs du Parlement fédéral, et conséquemment échappait aux critiques des honorables sénateurs qui prétendaient que le bill empiétait sur les droits et prérogatives des législatures provinciales. A l'appui de sa prétention l'honorable sénateur disait:

Si les honorables membres examinent le préambule du bill, ils devront en venir à une conclusion différente de celle à laquelle ils paressent être arrivés relativement à l'objet de ce bill. S'ils lisent attentivement le préambule du bill ils verront qu'il ne s'agit pas d'une entreprise locale. Le but du bill n'est pas d'améliorer les chemins, dans une municipalité en particulier ou dans un groupe de municipalités. L'intention n'est pas du tout d'accorder de l'aide aux grandes routes ordinaires dans un sens local.

...J'appellerai ensuite l'attention des honorables membres sur le premier article du bill dans lequel il est désigné comme étant une loi pour améliorer les grandes routes canadiennes. Il est bon de faire une distinction entre ce que dit le bill et la signification que les honorables sénateurs veulent lui donner. Mes honorables collègues de la gauche semblent croire que le Gouvernement actuel est arrivé soudainement, dans sa générosité, à la décision que l'on devrait venir en aide aux municipalités ainsi qu'aux provinces dans le développement de leurs grands chemins locaux. Mais le Gouvernement a des intentions plus vastes que celles-là. Ces intentions sont exposées dans le préambule du bill. Je prétends que bien que les routes locales sont de leur nature des entreprises provinciales, qu'il s'agit dans le bill actuel plus que d'une entreprise provinciale. Les travaux que l'on a en vue sont d'une nature interprovinciale et nationale et ne tombent pas dans la catégorie des entreprises mentionnées par mes honorables amis, particulièrement l'honorable sénateur qui représente la division de Lorimier et qui nous a cité hier soir d'article 92 de la loi constitutionnelle pour montrer que ce bill s'appliquait à des travaux compris dans le paragraphe 10 de l'article 92, sous la désignation de travaux locaux et entreprises locales.

Telle est l'argumentation très claire de l'honorable leader du Gouvernement dans le Sénat. Si nous comprenons la langue anglaise et l'application que l'honorable sénateur fait des clauses du paragraphe 10 de l'article 92 de la Constitution, son argumentation, bien claire et bien compréhensible, prouve à l'évidence qu'il se fonde sur les alinéas (*a*), (*b*) et (*c*) de l'article 10 du paragraphe 92 qui donnent à cette Chambre le pouvoir de s'occuper d'entreprises provinciales telles que: lignes de bateaux à vapeur, chemins de fer et canaux et autres entreprises s'étendant au delà des limites d'une province. Il dit que l'objet de ce bill comprend des travaux de cette nature.

J'appelle sur ce point l'attention des honnorables membres de cette Chambre qui prétendent que le Gouvernement dans sa générosité n'a présenté ce bill que dans le but de venir en aide à des chemins dans différents comtés dans tout le Canada, et que si l'on met des obstacles à ce bill on en met en même temps à l'amélioration de ces chemins dans les différents comtés du pays. Si j'affirmais de ma propre autorité à mes honorables collègues dans cette Chambre, particulièrement aux membres de la droite, que telle n'était pas l'intention de ce bill, ils se moqueraient de moi, mais je me base sur une autre autorité que la mienne. Je tiens à la main, en blanc et en noir, et exprimée en des termes qui ne laissent pas d'échappatoire, la déclaration même du Gouvernement. Je soumets donc à la Chambre et au pays que lorsque un honorable député veut nous faire croire que ce bill autorise le Gouvernement à emprunter de l'argent pour améliorer les grandes routes en général, le peuple ne l'entendra pas de cette façon, et quiconque prétend cela, essaie, intentionnellement ou autrement, de tromper le peuple, car tels ne sont pas ni le but ni l'objet de ce bill.

J'ose croire qu'il n'y a pas un membre du Gouvernement qui après le discours du leader du Sénat, voudra dire le contraire. Dans ce cas-là, il lui faudrait répudier ces déclarations, reviser la politique ministérielle, et admettre que le leader n'a pas fidèlement exposé les intentions réelles du Gouvernement.

Nous avons là une autre preuve que les trusts, les monopoles et les millionnaires exercent une telle puissance sur le Gouvernement actuel que non seulement celui-ci leur fournit les moyens d'amsser des millions, mais qu'il lui faut aussi leur donner pour leurs amusements un grand boulevard bordé de lumières blanches, depuis le pied

des montagnes Rocheuses jusqu'à Halifax, et peut-être même entre Halifax et Sydney. Une route s'étendant du pied des montagnes Rocheuses jusqu'à Halifax ne pourrait pas être d'une grande utilité au commun des cultivateurs dissiminés sur les milliers de milles de chaque côté de cette grande route. On prétend que c'est là l'objet de ce bill, et dans ce cas-là, qu'il soit adopté ou non, cela a peu d'importance pour les cultivateurs du pays. Il est non seulement juste, mais il est très désirable que le peuple comprenne bien quel est l'objet de ce bill et ne soit pas trompé par le Gouvernement.

Cependant, monsieur l'Orateur, pas un membre de l'opposition ne songe à mettre des obstacles lorsqu'il s'agira de voter de l'argent d'une façon légitime et régulière dans le but d'améliorer les grandes routes du pays. Mais je suis certain que vous conviendrez avec moi, monsieur l'Orateur, et que les autres membres de cette Chambre qui comprennent bien les conditions, admettront aussi qu'il vaut mieux avoir des mauvaises routes que des lois et un Gouvernement qui ne respectent aucunement les principes de la Constitution sous laquelle nous vivons. S'il est nécessaire, pour améliorer les grandes routes du pays, d'accorder plus d'argent aux provinces pour d'autres objets justifiables, j'espère qu'il doit y avoir moyen d'atteindre ce but tout en respectant la Constitution. L'honorable solliciteur général a admis que nous ne pouvions pas remettre cet argent aux gouvernements provinciaux sans une législation spéciale. Il a admis que ce serait violer la Constitution que d'agir autrement, que les chemins tombaient clairement sous l'autorité des provinces, et que nous ne pouvions pas donner d'argent à celles-ci sans y être autorisés par un acte du Parlement.

Je prétends que la Constitution s'y oppose formellement, et le Gouvernement veut faire adopter par ce Parlement une loi qu'il n'a pas le droit d'adopter. La Constitution définit les sujets sur lesquels le Parlement fédéral et les législatures provinciales ont droit de légiférer. Si les chemins ne sont pas compris dans les sujets sur lesquels le Parlement fédéral a juridiction, d'où nous viennent alors les pouvoirs nécessaires pour voter une loi de ce genre? Et si nous pouvons légiférer au sujet des chemins, qui sont de juridiction provinciale, quels autres pouvoirs provinciaux ne seront pas en danger? Y a-t-il un seul des sujets attribué exclusivement aux provinces par l'article 92 de la Constitution auxquels nous ne pourrions pas toucher, si au moyen d'un acte du Parlement fédéral on peut faire disparaître tous les obtacles.

D'après le sénateur Lougheed, le porte-parole du Gouvernement dans le Sénat, ce bill ne tombe pas sous le coup du paragraphe 10, et il admet que si tel était le cas nous ne pourrions l'adopter. Il dit qu'il tombe sous le coup des clauses (a), (b) et (c) du paragraphe 10 de l'article 92 et conséquemment que nous avons le droit de le voter. Le solliciteur général n'admet pas que ce bill tombe sous le coup des clauses (a), (b) et (c), mais il dit que nous faisons disparaître tous doutes en votant cette loi que le Sénat, d'après lui, devrait sanctionner.

L'article 92 de la Constitution énumère 16 ou 17 sujets différents, exclusivement du ressort des provinces, dont chacun est important pour la population de ces provinces. Le solliciteur général propose à cette Chambre une hérésie constitutionnelle lorsqu'il affirme qu'il suffit, pour donner au Parlement fédéral le pouvoir exclusif de s'occuper des chemins, de passer une loi à cet effet. Dans ce cas-là, l'acte de la Confédération n'est plus qu'un papier sans valeur pour la protection des droits des différentes provinces, et je soumets à ceux qui croient que l'article 93 de la Constitution leur accorde une certaine protection dans la question d'éducation, et que les droits des provinces à ce sujet sont exclusifs, qu'il leur faudra, s'ils veulent sauvegarder ces droits, se défier de la science constitutionnelle du solliciteur général, car il suffit, d'après lui, pour obvier à cette difficulté, que le Parlement fédéral passe une loi à cet effet, et il pourra ensuite légiférer sur tous les sujets comme bon lui semblera.

Lorsque le Gouvernement, quel qu'il soit, présentera devant cette Chambre une mesure déclarant en termes convenables qu'au jour de la Confédération il n'avait pas été suffisamment pourvu aux dépenses de certains services reservés aux provinces; que l'un de ces services est la voierie et les ponts des provinces et qu'on nous demandera, à nous du moins de l'opposition, de voter de l'argent pour cette fin qui est de l'apanage des provinces, je soumets que nous serons heureux de donner notre appui à cette mesure et de voter de l'argent pour cette fin. Le rouage prévu par la Constitution sera mis en mouvement et il

n'y aura aucun trouble de suscité. Il ne s'agit plus ou moins, dans l'espèce, que d'augmenter le montant des fonds publics, mis à la disposition des provinces pour atteindre ce but. A différentes époques et en plusieurs occasions des montants additionnels à ceux prévus en premier lieu ont été mis à la disposition des provinces et on ne leur a pas attaché une ficelle, ainsi que veut le faire le Gouvernement en l'occurrence; mais chacune des provinces en a disposé par l'entremise et de la façon qui lui a convenu, s'il est nécessaire que plus d'argent soit donné pour améliorer les routes et si nous avons de l'argent à donner, il n'y a pas de raison pour qu'un plan complet et soigneusement préparé ne soit pas mené à bonne fin.

Cet argent appartient au peuple. Que personne ne s'imagine, pour un instant, qu'il s'agit d'une manne tombant dans le désert. Cet argent ne vient pas exclusivement du Gouvernement. C'est le peuple qui le fournit, il n'existe aucune autre source d'où il puisse provenir.

Si cet argent doit-être redonné au peuple, qu'on le remettre aux autorités légitimes et qu'on le transmette par le canal voulu. Si l'on en agit ainsi,—et je ne doute pas que la chose se fasse quelque jour,—alors on ne rencontrera aucune opposition offerte par les députés siégeant de ce côté de la Chambre, parce que ceux qui dépenseront l'argent en seront responsables aux provinces et la loi constitutionnelle aura été respectée. Les manœuvres du Gouvernement dans l'élection de Renfrew-sud ont donné naissance à l'objection principale que nous avons de laisser ainsi dépenser l'argent public et cette objection n'est pas à la veille de disparaître; nous ne voulons pas voir l'argent du peuple,—je dis l'argent du peuple et non celui du Gouvernement,—soutiré et dépensé par le Gouvernement pour des fins politiques. J'ai confiance que le peuple du Canada possède suffisamment le sentiment des convenances et qu'il a assez l'intelligence de la forme constitutionnelle du Gouvernement pour ne pas condamner l'opposition parce qu'elle prétend que ces améliorations aux routes,—si améliorations il y a,—doivent être accomplies d'une façon convenable et constitutionnelle.

Le solliciteur général a prétendu que nous nous rendions ridicules en votant le bill de l'agriculture et en refusant de voter les améliorations aux routes et que nous nous dérobions pour échapper aux conclusions de nos propres arguments.

[M. McKenzie.]

Je prétends que les deux lois sont absolument séparées et distinctes et qu'il existe une grande différence entre voter un projet de loi agricole et voter pour un bill qui concerne l'amélioration des chemins. L'article 95 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord se lit ainsi:

> Dans chaque province, la législature pourra faire des lois relatives à l'agriculture et à l'immigration dans cette province; et il est par le présent déclaré que le Parlement du Canada pourra de temps à autre faire des lois relatives à l'agriculture et à l'immigration dans toutes les provinces ou aucune d'elles en particulier; et toute loi de la législature d'une province relative à l'agriculture et à l'immigration n'y aura d'effet qu'aussi longtemps et que tant qu'elle ne sera pas incompatible avec aucun des actes du Parlement du Canada.

Cela constitue une autorité bien tranchée, complète et simple, donnant à la Chambre le pouvoir constitutionnel de faire les lois sur l'agriculture et le vote du bill de l'agriculture ne peut avoir aucun rapport avec notre opposition à une loi inconstitutionnelle. C'est en vain qu'on a recours à de tels arguments qui sont à peine dignes de l'esprit profond et fin, ainsi qu'à l'argumentation soignée du solliciteur général.

L'un des arguments que l'on nous lance à la tête c'est de priver les cultivateurs du pays du bénéfice des fonds que l'on se proposait de consacrer à améliorer leurs routes, et que les routes dont se servent les cultivateurs pour aller de leurs résidences à la ville voisine ou ailleurs devaient être améliorées par la dépense de cet argent. Je crois avoir prouvé clairement, par l'aveu même du Gouvernement, que tel n'était pas le but de ce bill, et quand même ce bill serait voté mille fois, pas une seule piastre ne servirait à cette fin. Voici ce que je désire faire ressortir; je veux montrer au peuple qu'on le bafoue et qu'on le trompe en ayant recours à de tels arguments.

Suivant la marche du discours de mon honorable ami le solliciteur général, j'aborde la partie où il traite du tarif.

Evidemment, le tarif n'est pas également bien traité par tout le monde dans le Gouvernement. Je sais bien que le solliciteur général n'a pas le rang d'un membre du cabinet, mais, si j'ai bien observé ce qui se passe depuis deux ans, il est en rapports intimes avec l'administration et il est au fait de ce qui se passe dans l'intimité des membres du Gouvernement. Dans son discours il nous a laissé entendre que nous sommes en vue d'une prochaine revision du tarif. Pour ma part je n'en sais rien. Le Gouvernement actuel est arrivé au pouvoir

à la suite de circonstances spéciales et particulières. Il a gagné le pouvoir en prêchant, pour ce qui concerne le commerce, la doctrine: ne changez pas ce qui est bien, ne touchez pas aux conditions du commerce, parce qu'elles ne sauraient être meilleurs.

Mais nous n'avons jamais vu le chef du Gouvernement retourner à son ancienne théorie "d'une protection adéquate." Lui seul sait ce que signifie "protection adéquate". On est à préparer, m'a-t-on dit, une nouvelle édition du dictionnaire, qui comprendra quelque 450,000 mots, peut-être y trouverons-nous une définition de "protection adéquate". Quoi qu'il en soit, le premier ministre a promis aux diverses coalitions financières que, s'il arrivait au pouvoir, lui et son parti, il nous servirait cette protection adéquate et que les intérêts de ces messieurs seraient protégés. L'on prétend, et je crois avec raison, que le ministre des Finances a été admis dans le cabinet en qualité de fidéicommissaire, de représentant, d'apôtre et de disciple de cette doctrine auprès des diverses coalitions.

Il n'existe aucune autre bonne raison pour qu'on ait préféré à l'ancien et excellent ministre des Finances, celui qui occupe actuellement ce poste, qui n'a pas encore gagné ses éperons et qui ne connaissait rien de la politique. Il doit y avoir eu quelque entente secrète en vertu de laquelle il devait représenter au sein du cabinet ceux qui donnaient la forte somme afin de ramener le parti au pouvoir. Je veux qu'il soit bien compris que mes paroles ne contiennent aucune attaque personnelle contre le ministre des Finances, mais en s'aquittant de sa mission d'élever le tarif et de faire triompher la politique d'ample et adéquate protection il a, suivant l'expression vulgaire, "saigné du nez". Il a peur de la remplir et il est probable qu'il ne la remplira pas. J'ai peur qu'il faillisse à la tâche. Mais il s'en tient au cri "ne changez pas ce qui est bien", le seul qui lui reste à proférer.

Personne ne sait si le Gouvernement modifiera ou non le tarif. Le parti ministériel se plaignait autrefois du tarif Fielding. Il nous donnait pourtant satisfaction à nous, il a favorisé d'un bout à l'autre la prospérité et nous ne voyons pas pourquoi on le changerait aujourd'hui. Il me semble qu'il devrait être maintenu tel qu'il est jusqu'au jour ou la gouverne des affaires du pays retournera à la charge du très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) qui, lui, ferait les changements nécesaires.

Dans l'état de choses actuel, je suis persuadé que la présente administration n'y changera rien. Elle a peur de toucher au tarif, elle ne semble pas le comprendre et par conséquent elle le laissera tel quel. Je dois dire pour exprimer mon opinion à moi et celle de la région que je représente que le tarif Fielding, que l'administration Fielding a fait progresser admirablement notre contrée. De belles industries de l'acier du fer et du charbon y ont surgi et y ont prospéré durant l'administration de mon très honorable ami le chef de l'opposition et je serais malvenu, en vérité, de troubler en aucune façon, directement ou indirectement, les magnifiques résultats obtenus durant cette époque. Je suis certain qu'il ne se propose rien de tel aujourd'hui et qu'il ne ferait rien qui puisse leur nuire ou les retarder dans leur essor.

Je veux attirer l'attention de la Chambre sur la vision prophétique qu'a eu le solliciteur général l'autre soir, durant son discours, alors qu'il traitait du tarif. Je ne sais pas s'il comprenait la portée des paroles suivantes prononcées par lui. Je crois cependant qu'il la comprenait. Il a dit:

En pareille éventualité...

C'est-à-dire quand on fera des changements au tarif.

....à titre de solliciteur général adjoint du ministère, je me trouverai en présence de cette alternative: ou bien j'accepterai la pleine responsabilité du tarif promulgué par cette réforme fiscale, ou bien, dans le cas contraire, je de démettrai de mes fonctions, d'adjoint du cabinet. Quand s'effectuera la réforme fiscale, l'abolition des taxes fiscales sur le blé et les instruments aratoires fera l'objet légitime de nos discussions. Et je serai ici jusqu'au derniers moment; la curiosité des honorables députés sera satisfaite.

Je soumets respectueusement que si le peuple de ce pays s'attend à être éclairé sur la politique probable du Gouvernement d'après cette déclaration du solliciteur général, il ne le sera que vaguement. Les grandes compagnies intéressées dans les mines de charbon, les aciéries, les minoteries et l'industrie du bois, les pêcheurs et les cultivateurs de ce pays surveillent la politique fiscale de ce Gouvernement.

Il y a une consolation: c'est que lorsqu'arrivera le jour où le Gouvernement actuel voudra résoudre cette question, lorsqu'elle sera couverte des sueurs froides de la mort, et qu'elle fera sa dernière résistance, le solliciteur général sera là, et il y sera jusqu'à la mort. Que les grands intérêts de ce

pays essaient d'évaluer la somme de consolation qu'ils peuvent retirer de la déclaration suivante:

Lorsque nous reviserons le tarif, ce séra le temps alors de discuter l'entrée en franchise du blé, des instruments aratoires et tout autre question de cette nature, et je serai là jusqu'à la mort.

J'ai eu l'occasion d'entendre énoncer bien des programmes, car j'ai surveillé les politiciens au cours des trente dernières années, et jamais de ma vie je n'ai vu une proposition aussi vague et aussi indéfinie que celle-là. Le solliciteur général connaissait évidemment l'attitude du ministre des Postes sur ce sujet, car ce dernier déclare que le tarif est un temple sacré, un saint des saints à l'intérieur duquel il ne peut même pas pénétrer, et il a le soin de n'en rien dire, si ce n'est que c'est une chose sacrée. Sa profession et son entraînement ne le rendent pas apte à s'en approcher. Il a entendu parler d'un certain mont, dans l'ancien temps, qui vomissait du feu et consumait le malheureux qui avait l'audace de porter la main sur lui; il a entendu parler d'une certaine arche, qui foudroyait l'homme qui osait la toucher, de sorte qu'il considère qu'il est mieux pour lui de se tenir à distance des choses saintes. Il nous déclare que le solliciteur général entretient la même idée sur la question du tarif, car s'il se décide à y toucher, ce ne sera qu'au moment de sa mort. De sorte qu'ils semblent tous être sous l'impression qu'en touchant au tarif, c'est pour eux une question de mort. Conséquemment, que le peuple de ce pays meure de faim et soit privé de tout ce qui est nécessaire à sa subsistance; mais le cabinet, le solliciteur général et le ministre des Postes sont une arche sainte, une chose sacrée; ils aiment la vie et ils ne veulent pas y porter une main profane. Je suppose qu'il serait dangereux pour moi de tenter de donner une interprétation quelconque au discours du solliciteur général, parce que j'ai plutôt la réputation d'être un homme qui a étudié la bible, et je trouve dans la bible ce passage: malheur à celui qui en ajoute ou en retranche. Je ne veux ni en ajouter ni en retrancher, mais je m'efforcerai de démontrer clairement au peuple qu'il doit y avoir un sacrifice; il faut que le sang coule, et à cette mort, le solliciteur général sera présent, tandis que le ministre des Postes sera simple spectateur, à une distance qui le mettra à l'abri du danger. Passant à une autre question,

[M. McKenzie.]

j'en arrive au paragraphe suivant que je lis dans le discours du trône:

Il me fait extrêmement plaisir de vous offrir mes félicitations à propos de l'expansion remarquable qu'a pris le commerce du Canada avec les autres pays, au cours de la dernière année fiscale, durant laquelle notre commerce total a dépassé de beaucoup celui de n'importe quelle autre année.

Nul doute que c'est là la contribution du ministre du Commerce (l'honorable M. Foster) au discours du trône. Nul doute qu'il a beaucoup fait pour développer le commerce de ce pays. La presse tory locale dans cette partie du pays d'où je viens nous a raconté les merveilleux voyages du ministre du Commerce. Ces journaux nous ont dit qu'il a parcouru 35,000 milles. C'est peut-être vrai, mais je regrette d'avoir à constater que nous n'avons rien retiré de ces voyages de 35,000 milles. Si l'on payait seulement à l'honorable ministre l'honoraire ordinaire de 10 cents du mille que l'on accorde à un constable, il en coûterait une somme considérable au pays pour défrayer ses dépenses.

Mais j'ai le regret d'avouer que quand bien même nous ne lui allouerions pas les honoraires d'un constable, nous n'avons rien reçu en retour pour justifier les dépenses occasionnées par ces voyages. Il me semble extraordinaire qu'un vétéran de l'expérience du ministre du Commerce ait parcouru le pays d'un bout à l'autre en 1911, adjurant le peuple de ne pas faire de commerce avec nos voisins d'au delà de la frontière, sous peine de bouleverser tout l'ordre de choses établi dans notre pays. Par delà la frontière, en vue de quelques-unes de nos villes et de nos villages, vit une population approchant de 100,000,000, un peuple de notre race, dont la majeure partie parle notre langue, a nos mœurs et nos coutumes, qui vit à peu près de notre vie, et qui possède tous les produits que nous pouvons trafiquer avec avantage et profit.

On nous dit que nous ne devrions avoir aucunes relations commerciales avec ce peuple, mais l'assemblage actuel qui s'intitule le Gouvernement de ce pays commet l'absurdité d'envoyer le ministre du Commerce à 35,000 milles du pays, pour trouver des débouchés pour nos produits. Nous avons déjà entendu parler de gens à qui on "fait courir le poisson d'avril". Je n'irai pas jusqu'à dire que l'on a "fait courir le poisson d'avril" à l'honorable mi-

nistre, mais cela y ressemble tout autant qu'un hareng ressemble à un autre.

L'honorable ministre, en discutant la question de la réciprocité, avait l'habitude de nous dire que l'honorable M. Fielding ne pouvait jamais oublier son baril de poisson et son seau à charbon.

Nous avons du poisson en abondance dans la belle province de la Nouvelle-Ecosse; nous avons également des gisements inépuisables de bon charbon, et si M. Fielding s'est toujours appliqué à protéger les pêcheurs et les propriétaires de houillières de la Nouvelle-Ecosse, je suis certain qu'on n'y trouvera pas à redire. De toutes les parties du Dominion nous pouvons exporter en grandes quantités du charbon, du poisson, du bois de construction, du blé et des produits manufacturés. Permettez-moi de poser la question au ministre du Commerce: Au cours de votre randonnée de 35,000 milles, avez-vous découvert un seul endroit où vous auriez pu exporter du charbon?

Il me répondra certainement dans la négative. Avez-vous vendu du bois de construction? Non; pas un seul pied. Avez-vous vendu du poisson? Non; on ne se soucie pas du poisson par là. Les Chinois mangent bien du chat, du chien, du rat, et toutes sortes de choses, mais ils ne mangent pas de poisson, et conséquemment je ne vois pas beaucoup d'ouverture de ce côté. Avez-vous vendu du bois? Non. Des pommes de terre? Non. Des produits manufacturés? Non, car personne ne se sert de ces articles par là. C'est là le rapport que devrait nous faire l'honorable ministre.

Je terminerai mes remarques, quant à la nature du rapport que devrait nous faire l'honorable ministre au sujet de sa mission, en vous racontant l'histoire de ce nègre, qui était contremaître dans une certaine aciérie. Il avait charge de trois fourneaux; il y avait le fourneau n° 1, le fourneau n° 2 et une locomotive. Chaque matin il devait faire rapport à son supérieur comment les choses avaient marché durant la nuit. Un matin, il se présente devant son supérieur, et lui fait rapport que le fourneau n° 2 fabriquait du fer blanc, ce qui était pire que de ne pas fonctionner du tout. Puis, il annonça: A quatre heures, ce matin, nous avons brûlé les barres de fer dans le fourneau n° 1, et à minuit, la locomotive a déraillé; à part cela, tout va bien. Voilà la situation. Ce pauvre nègre n'avait que trois choses à surveiller. Dans un fourneau, les barres de fer furent brûlées, l'autre fourneau produisait du ferblanc et la locomotive était déraillée; mais à part cela, disait-il, tout va bien. Nous avons un certain nombre de produits pour l'exportation en ce pays, tels que: le charbon, le bois, le poisson, les articles manufacturés et le blé. Nous demandons à l'honorable ministre: Avez-vous découvert quelqu'endroit où nous puissions vendre ces produits? Et l'honorable ministre est obligé de répondre: Non; mais à part cela tout va bien. Voilà, monsieur l'Orateur, en quelle situation se trouve notre commerce en tant que le Gouvernement a contribué à son expansion par ses efforts.

Maintenant, j'en arrive à un autre point. Le discours du trône contient un paragraphe qui se lit ainsi:

> Relativement au très important sujet du transport de nos produits, la question d'établir toutes les facilités de termini à nos grands ports nationaux a reçu et reçoit l'attention de mes aviseurs.

Voilà une question que j'ai à cœur, et je veux parler brièvement de la situation dans ma province et dans mon propre comté, et faire voir le contraste entre la politique de l'ancienne administration et celle du Gouvernement du jour. On nous dit que l'on fait beaucoup, à l'heure actuelle, pour développer les facilités de termini, dans nos ports océaniques. Au Canada, nous avons quelques très bons ports sur la côte de l'Atlantique. Nous avons les ports de Saint-Jean (N.-B.), d'Halifax, de Sydney et de Sydney-nord. Nous avons trois bons ports en particulier; mais nous en avons beaucoup d'autres. Je ne suis pas citoyen d'Halifax, et conséquemment, je crois pouvoir dire qu'on a un bon port à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, quoiqu'un citoyen d'Halifax pourrait parler tout autrement. A tout événement, le port de Saint-Jean est assez bon pour que nos excellents amis, Mackenzie et Mann, y envoient leurs transatlantiques au détriment du port d'Halifax, non pas parce que le port de Saint-Jean est meilleur, mais pour des fins politiques. On est à dépenser de fortes sommes d'argent dans le port d'Halifax. Nous ne voulons pas critiquer ces dépenses; mais d'un autre côté, le Gouvernement n'a pas dépensé un seul dollar dans les ports de Sydney, de Sydney-nord et dans celui des grandes aciéries, de l'autre côté de la baie.

L'ancienne administration nous avait promis de bâtir un magnifique terminus à Sydney-nord. Nous avons fait devier l'Intercolonial de son ancienne route pour l'amener dans les alentours du port de

Sydney-nord dans le but de faire de ce port le terminus de ce chemin de fer. Mais qu'est-ce que je découvre? Je regrette que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Cochrane) ne soit pas à son siège. Nous découvrons que, malgré que moi-même et d'autres citoyens avons réussi à amener l'ancienne administration à faire ce changement et à faire passer le chemin de fer au bon endroit, afin de placer le port au bon angle avec la profondeur voulue, le présent ministre des Chemins de fer et Canaux a ignoré nos protestations, après toutes les dépenses que nous avons encourues pour ce changement de route. Il nous conseille de régler le trafic de ce port, sans toucher du tout à ce magnifique port, si ce n'est par l'ancien terminus, construit il y a des années et qui est insuffisant et ne répond plus aux nécessités de l'heure actuelle.

S'il est vrai que le Gouvernement dépense de fortes sommes dans le port, pourquoi la dépense de quelques centaines de dollars empêcherait-elle de faire de l'un des ports les plus considérables de tout notre littoral de l'Atlantique un lieu où le commerce de ce vaste pays trouverait de l'espace pour se mouvoir à l'aise? Je proteste contre cela, et je ne cesserai jamais de protester. De même que j'ai toujours combattu pour un changement, je combattrai encore quand l'heure viendra de le faire. Jamais je n'abandonnerai cette question tant que l'on n'aura pas fait ce qui est juste. Toujours je tiendrai pour non réglée une chose qui ne l'est pas comme il convient, et les installations de tête de ligne à Sydney-nord ne seront jamais réglées convenablement si on ne les place dans le lieu propre et si l'on refuse à ce port ce qui lui est dû en fait d'améliorations.

Sous l'administration de sir Wilfrid Laurier, on nous a non seulement promis mais fait construire, dans le comté de Victoria, une ligne de chemin de fer s'étendant jusqu'au chef-lieu, puis, après avoir traversé le centre du comté, descendant jusqu'aux eaux paisibles du port. Quand le parti libéral dut abandonner le pouvoir, les fonds étaient votés pour ce projet, et l'entreprise en était adjugée. Mais alors est survenue cette malencontreuse arrivée du parti conservateur au pouvoir; l'adjudication a été annulée et, tant que ce Gouvernement sera là, adieu et pour jamais toute amélioration pour ce comté.

Le gouvernement Laurier devait établir des chemins de fer dans les comtés d'Halifax, de Guysborough, de Pictou et de Victoria, mais, à l'exception de cette partie du chemin qui traverse le comté d'Halifax, le Gouvernement conservateur a discontinué l'entreprise et nous a laissés au dépourvu.

Je prétends que ce n'était pas nous traiter avec justice; ce n'était pas ce que vous auriez lieu d'attendre d'un homme tel que le présent premier ministre quand il s'agit d'une question importante comme celle-ci. Il était peu juste de sa part de faire passer la ligne par son comté et de laisser les autres sans communication, malgré leur importance pour le moins égale à celle du comté qu'il représente. Il n'est pas encore trop tard pour faire passer par les lieux qu'il faut la ligne qui se construit à l'heure qu'il est, et je prie le Gouvernement de le faire. Ceci n'est point une question locale; c'est une question d'intérêt national. Personne n'a prétendu que les travaux à Halifax sont d'importance purement locale et personne ne devra non plus considérer que des travaux dans le port de Sydney ou de Sydney-nord n'ont pas une importance nationale. Le commerce qui se fait avec Terre-Neuve et qui passe entièrement par Sydney est un des plus riches de ceux qui alimentent l'Intercolonial. Pourquoi alors le Gouvernement du Canada ne fournirait-il pas à ce commerce toutes les facilités qu'il demande? J'oserais prédire que, d'ici à vingt-cinq ou trente ans, si ce chemin est laissé où l'on projette de le laisser aujourd'hui, ceux qui vivront alors considèreront comme un acte de folie de ne l'avoir pas continué jusqu'au port de Sydney. Le Gouvernement actuel n'étudie pas ces questions comme elles mériteraient de l'être.

J'espère que le jour n'est pas éloigné où nous verrons chasser du pouvoir ceux qui l'occupent en ce moment, pour être remplacés par une administration intelligente, ayant à cœur le développement des comtés de l'est de la Nouvelle-Ecosse, comme de toute région injustement traitée aujourd'hui; une administration qui adoptera des mesures propres à relier avec les centres commerciaux du Canada et de l'étranger les fertiles et productives régions de ma province, aujourd'hui négligées et tenues à l'arrière-plan. Je ne vois rien des grandes choses que la présente administration, au dire de nos amis de la droite, se prépare à accomplir. Si le peuple de ce pays avait pour le servir de sots personnages, il pourrait encore les tolérer; mais quand la sottise se joint à l'incapacité, il ne saurait les souffrir bien longtemps. Nous avons des

preuves de l'incapacité du Gouvernement actuel, de ses sottes et grossières erreurs, de son manque de sincérité dans bien des cas et d'une malhonnêteté probable, connue ou ignorée des chefs. Je ne doute point que le jour ne soit proche où le solliciteur général, le ministre des Postes et tous ceux qui, pour le moment, ont part à l'administration feront place à d'autres, et le peuple en aura fini avec eux.

Je vous remercie, monsieur l'Orateur, de l'occasion qui m'a été fournie de faire connaître à la Chambre et au pays mon sentiment sur ces questions.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est): Il est une chose dont je puis féliciter mon honorable ami de Cap-Breton (M. McKenzie), et c'est d'avoir quelque peu dissipé la tristesse qu'avait répandue parmi ses amis la lecture ce matin du "Daily Mail" de Montréal. Ses mots piquants et ses histoires surannées nous ont quelque peu délassés. Ces mots et ces histoires n'ont guère perdu de leur intérêt et de leur drôlerie pour la manière dont ils ont été présentés. Si l'honorable député avait fait dans son comté le discours un peu long qu'il vient de prononcer, l'on y aurait, je n'en doute point, attaché peu d'importance; car dans cette partie du pays comme ailleurs, il existe aujourd'hui dans les affaires une certaine gêne, que chacun de nous voudrait voir disparaître.

Je ne dirai pas que le pays soit aussi prospère à l'heure actuelle qu'il l'a été depuis deux ou trois ans; personne en effet n'espère que se continuera d'année en année et sans quelque arrêt une expansion comme celle dont nous avons été témoins.

La construction des voies ferrées au Canada s'est poursuivie ces années dernières à une allure sans exemple et, sur la ligne du Canadian-Northern, comme sur celles du Pacifique-Canadien et du Transcontinental, cette construction a donné de l'emploi à des foules énormes. Beaucoup de ces entreprises extraordinaires sont maintenant terminées, et de là vient que nombre d'ouvriers sont aujourd'hui sans emploi, d'où il est résulté pour toutes nos industries une gêne plus ou moins prononcée. Parlant l'autre jour du renchérissement de la vie, quelqu'un de la gauche disait que le prix des conserves était plus élevé que jamais. Si cependant ce député avait connu ce qui en est, il lui aurait fallu admettre que les conserves se vendent aujourd'hui moins cher au Canada qu'à aucune époque des cinq dernières années.

Impossible de nier cela, car il se trouve de ce côté-ci de la Chambre des hommes qui sont dans cette industrie et qui sont là pour l'attester. Suivez la marche de la construction de toute voie ferrée dans ce pays, et vous y trouverez, pour marquer la route, des boîtes vides, qui ont contenu l'aliment fourni aux ouvriers. Aujourd'hui que ces lignes sont achevées, les ouvriers sont sans emploi et la demande des produits en conserves n'est plus ce qu'elle a été.

Mais, au lieu d'agir en véritables représentants du peuple et de faire effort pour améliorer la situation, que font ces messieurs? Ils s'efforcent de déprécier le Canada aux yeux de l'univers et le plus coupable d'entre eux, à ce point de vue, c'est encore leur chef, qui, avant de noircir son pays comme il l'a fait l'autre soir, aurait dû s'assurer des faits. Il veut que, d'un bout à l'autre de l'Europe, il soit dit du Canada qu'il est en proie à la misère et à la pauvreté, et jamais morceau plus délicat n'a flatté son palais que lorsqu'il disait l'autre soir: "oui, pour nous les temps sont durs." Le très honorable député a tenu dans ses mains les rênes de l'administration au Canada, et qu'a-t-il fait alors pour la construction du Pacifique-Canadien entre Toronto et Ottawa et pour la construction du Canadian-Northern, si ce n'est de distribuer gratuitement les fonds publics, à temps comme à contre-temps, et avec une excessive prodigalité? Ces messieurs se plaignent cependant aujcurd'hui d'une administration qui fait tout ce que doit faire un gouvernement à une heure difficile, c'est-à-dire qui escompte l'avenir et pourvoit aux besoins du peuple par les travaux absolument nécessaires qu'il donne à entreprendre.

Dans un petit coin de son discours, mon honorable préopinant supplie le cabinet de ne pas toucher aux droits sur le fer. Nulle partie de sa harangue ne sera plus hautement prisée là où il demeure que cette faible allusion aux droits sur le fer. Je regrette que l'honorable député n'ait pas employé tout son temps à la discussion de cette question du fer dans le pays à l'heure actuelle. C'est là, pour le public canadien, une des questions les plus importantes, non seulement pour le présent, mais aussi pour l'avenir.

Monsieur le sénateur Mason a l'autre jour proposé l'adoption de l'adresse. Cet homme est bien connu dans les cercles commerciaux du Canada. Il est le président d'une de nos banques les plus riches, et il faut lui savoir gré d'avoir dit

que, malgré les 700 millions auxquels s'élève le chiffre de nos importations, le fer et les articles de fer entrent pour près d'un cinquième dans ce total. Qu'a fait ce pays depuis dix ans? Il a favorisé le développement de l'industrie du fer. Allez où il vous plaira et vous verrez, dans les villages comme dans les villes, la preuve de cet effort pour affermir au Canada une industrie qui, dans toute contrée, doit être regardée comme la première, puisque le fer entre dans un si grand nombre de produits manufacturés.

Qu'a fait l'Allemagne à cet égard? Je lisais aujourd'hui même, dans un petit livre qui m'est tombé sous la main, qu'après avoir produit, en 1888, seulement 2,750,000 tonnes de fer en gueuse, l'Allemagne, grâce à une saine politique de protection, a vu, en 1912, sa production s'augmenter jusqu'à 17,852,000 tonnes.

Où en est le Canada aujourd'hui? Où en est cette question de l'industrie du fer? Lorsque nos amis étaient au pouvoir, ils déclarèrent aux citoyens de Port-Arthur que le Gouvernement serait en mesure de développer l'industrie du fer au pays. Le Gouvernement du jour accorda une prime jusqu'à concurrence de $200,000 affectée à un chemin de fer se dirigeant vers les mines de fer. On engagea alors $2,000,000 dans l'établissement de forge. La ville de Port-Arthur, comptant sur l'assurance qu'on accorderait une bonne protection à l'industrie du fer, accorda une prime de $200,000. Il y a quelques années, la ville de Midland accorda $50,000 à une industrie dans cette ville, pourquoi? Parce qu'on croyait que le système en vogue au pays était la protection de l'industrie du fer. Voilà ce qui s'est passé dans les autres parties du Canada comme dans l'Ontario. Descendons à Gloucester (N.-B.). Le Gouvernement accorda une subvention de $200,000 à un chemin de fer dans ce comté qui devait aboutir à une des mines de fer les plus riches du pays. Après avoir engagé leurs fonds dans une mine et construit un chemin de fer subventionné par l'Etat, ces capitalistes comptaient qu'à l'heure utile on inaugurerait au bénéfice de l'industrie du fer un système de protection qui non seulement permettrait le développement de cette mine, mais encore la création d'une importante industrie pour la production de la fonte crue ou du fer en gueuse. Qu'est-il arrivé? Voilà cette mine du Nouveau-Brunswick, avec son énorme richesse de fer cru qui demeure inexploitée; cinq ou six cents hommes qui pourraient être employés dans cette industrie chôment aujourd'hui et les fonderies sont encore à construire.

M. MACDONALD: S'agit-il de la propriété de la compagnie des forges canadiennes?

M. W. H. BENNETT: C'est une de ses propriétés. Et en Nouvelle-Ecosse, si riche en minerais et en houille, où en est l'industrie du fer?

Lisons le " Weekly Sun ":

> En Nouvelle-Ecosse aussi, les hauts fourneaux seront probablement fermés pendant quelques semaines et les houillières de cette province suivront probablement cet exemple. Le commerce de fer des Etats-Unis subit aussi une crise. De l'autre côté de la ligne on dit qu'il y a un million d'ouvriers des forges qui chôment.

Quel est le résultat de la stagnation du commerce de fer aux Etats-Unis? C'est que les Américains qui exploitent cette industrie font aujourd'hui du Canada le déversoir de leur fonte en gueuse disponible, et cherchent à y trouver un marché, parce qu'ils savent que la plupart de nos fonderies locales sont fermées.

Quelle est la situation de l'industrie du fer au Canada? L'autre jour, les députés de la gauche ont déclaré catégoriquement qu'avant d'apporter au tarif la moindre modification ou aucun dégrèvement, le Gouvernement devrait saisir l'occasion aux cheveux et légiférer à cet égard. Si c'est là le devoir du Gouvernement actuel, ce devoir incombait encore bien davantage au Gouvernement précédent, puisque son système comportait un projet ou plan tendant à accorder des primes au fer, sur une échelle mobile, il est vrai; mais on le sait parfaitement, la disposition législative portait qu'à l'heure venue, ces primes cesseraient et que cette mesure de protection serait enlevée à la production du fer, et le Gouvernement avait le devoir de relever la taxe douanière du fer, de façon à le protéger pour l'avenir.

La taxe douanière du fer, établie par le tarif général, est de $2.50 par tonne. Le tarif de préférence accordée à la Grande-Bretagne porte cette taxe à $1.50 la tonne. L'an dernier, nous avons importé des Etats-Unis pour $3,000,000 valant de fonte crue, au prix uniforme de $13 la tonne seulement. Ce qu'il faut retenir ici, c'est que moins le prix exigé aux Etats-Unis pour la fonte crue importée ici est élevé, plus le droit de douane s'élève. Ainsi, supposons que le prix soit de $20 par tonne, le droit étant de $2.50 la tonne équivaudrait à près de 12½ p. 100. Etant donné que le prix est si bas, $13 la tonne, le

droit serait d'environ 19 p. 100. J'en conviens, les conditions économiques du Canada nous rendent plus difficile la concurrence avec les Etats-Unis pour la production du fer. D'abord, le climat milite contre nous. Les rigueurs de nos hivers sont défavorables au patron qui ne peut obtenir de ses employés tout le rendement qu'il pourrait espérer obtenir dans d'autres conditions. Il est impossible de manutentionner ni le minerai, ni le charbon de houille, ni les autres articles qui entrent dans la fabrication du fer, par suite de l'inclémence des saisons au regard des Etats-Unis. En outre, notre marché de la main-d'œuvre est bien moins vaste que celui des Etats-Unis. Grâce à son immense population de noirs, le prix de la main-d'œuvre chez nos voisins est bien moins élevé. Pour l'Ontario, un autre désavantage, c'est qu'il faut demander aux Etats-Unis tout le coke ou charbon de houille dont nous avons besoin, et cela à grands frais par suite du transport en chemin de fer. Ces diverses causes nous font toucher du doigt les désavantages qui militent contre nous. Ni le Gouvernement actuel, ni le Gouvernement précédent ne saurait nier qu'on a souvent appelé leur attention sur ces faits et qu'on les a exhortés à prendre attitude, avant qu'éclatât la crise que subit notre industrie du fer.

M. MACDONALD: Mon honorable collègue voudrait-il bien nous dire pourquoi le Gouvernement actuel n'a tenté aucun effort en faveur de l'industrie du fer, au cours de ces deux sessions?

M. BENNETT: La question est loyale et, en réponse, je dirai que si un parfait accord eût régné au sein de cette Chambre et qu'on n'eût pas visé à se créer de la popularité en exploitant cette question, le Gouvernement aurait pu tenter quelque effort en faveur de l'industrie du fer, au bénéfice du Canada en général.

M. NESBITT: Mon honorable collègue affirme qu'un des désavantages qui militent contre nous dans la fabrication du fer, c'est l'absence de main-d'œuvre noire. Est-ce que la corporation des aciéries des Etats-Unis utilise le travail des noirs?

M. BENNETT: L'honorable député ne prétend pas sans doute qu'à Pittsburg on emploie des noirs. Mais il doit savoir qu'à Birmingham, Alabama, et autres endroits, on emploie des noirs pour la fabrication de centaines de mille tonnes de fonte crue et que ce fer concurrence le fer de Pittsburgh.

M. NESBITT: La corporation des aciéries des Etats-Unis fabrique la plus forte quantité de fonte crue aux Etats-Unis, et elle n'emploie pas d'ouvriers noirs.

M. BENNETT: Telle n'est pas la seule qui s'occupe de la fabrication du fer.

M. NESBITT: Non, mais c'est elle qui fabrique le plus en grand.

M. BENNETT: J'en conviens, seulement, l'avantage à Pittsburg, c'est qu'on a la houille à proximité et cela compense, dans une certaine mesure, l'avantage de la main-d'œuvre noire dans les états du Sud. En 1912, la production de fonte crue au Canada a été de 917,925 tonnes, valant $12,307,000.

A cette époque, le chiffre d'ouvriers employés dans les hauts fourneaux était de 1,778. J'ignore le chiffre actuel, seulement cette statistique est sans doute inexacte; puisque, si je suis bien informé, les hauts fourneaux de Sydney emploient probablement 3,000 hommes et même davantage. Ici j'ai mission non seulement de blâmer l'attitude de l'ancien Gouvernement, mais encore de censurer celle du Gouvernement actuel et des députés de la droite et de la gauche ou plutôt de blâmer leur inertie et leur refus de venir en aide à la plus grande de nos industries, qui pourrait devenir encore plus puissante, si l'on rectifiait les erreurs commises par l'ancien Gouvernement, et perpétuées par le Gouvernement actuel. C'est là une question qui me tient au cœur; car je sais tout ce que l'industrie du fer signifie pour une ville. J'habite la ville de Midland, j'ai assisté aux pénibles débuts du village, alors que la seule exploitation était celle du bois. J'ai vu deux hauts fourneaux s'y établir et employer de 400 à 600 hommes. J'ai vu s'ouvrir de magnifiques rues et s'élever des maisons pour les familles des ouvriers qui touchaient un salaire quotidien de trois et quatre dollars. Puis d'un seul coup je vis toutes ces usines se fermer et cette population ouvrière dispersée aux quatre vents du ciel. Et ici que vois-je? Un Parlement qui passe son temps à ressusciter des questions mortes qu'on a discutées ici vingt ans durant, au lieu de venir à l'aide d'une de nos plus grandes industries nationales, alors que l'accord entre les deux partis pourrait assurer la réalisation de cette œuvre.

M. MACDONALD: Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas pris l'initiative ici? La responsabilité retombe sur lui.

M. BENNETT: Si je puis forcer le Gouvernement à aller de l'avant, je le ferai certainement. Je regrette que l'honorable député n'ait pas compris que c'est vers ce but que s'orientent mes efforts. Et j'espère qu'il prendra la parole au cours du débat et adjurera le Gouvernement, à mon exemple, à prendre l'initiative.

D'abord un autre aspect de la question de l'industrie du fer, à l'égard de laquelle le Canada est en posture désavantageuse. Nous sommes dans une situation peu favorable, non seulement pour la fabrication de la fonte crue, mais encore pour ce qu'on appelle la ferraille ou les débris de fer. La ferraille s'emploie avec le minerai dans toutes les fonderies; j'ai vu employer cette ferraille à Midland et on l'emploie ailleurs. L'an dernier nous avons importé des Etats-Unis au moins 54,000 tonnes de ferraille. Le droit n'est que de $1 la tonne dont le prix est d'environ $14 la tonne, le droit est d'à peu près 7 p. 100. Je regrette l'absence du ministre des Finances ce soir même, car je désirerais appeler tout particulièrement son attention sur une question de la plus haute importance pour l'industrie du fer.

Il y a quelques années avant le changement de Gouvernement, en réponse à la demande répétée des fabricants d'instruments agricoles et à un mauvais moment pour l'industrie du fer au Canada, l'honorable M. Fielding a consenti à réduire les droits sur les instruments agricoles. Le tarif fut diminué sur les faucheuses, les moissonneuses, les batteuses, les lieuses et les accessoires, de 20 p. 100 à 17½ p. 100. En même temps les matières premières étaient admises en franchise. C'était pour le manufacturier une plus grande concession que celle dont il avait joui auparavant avec le droit de 20 p. 100 sur les produits manufacturés. Car si son tarif n'était abaissé que de 2½ p. 100, on lui accordait la permission d'importer ses matières premières en franchise. Cette concession fut regardée par les métallurgistes comme étant absolument à leur désavantage. Je ne suis pas ici pour dire dans quelle proportion ces droits devraient être augmentés, mais je suis chargé d'attirer l'attention de la Chambre sur certains faits importants. Nous importons le montant énorme de $140,000,000 de fer et de produits tirés du fer, comme je l'ai dit et comme cela a été montré par le sénateur Mason. Nous avons du fer dans nos mines, nous avons du charbon, nous avons des chemins de fer subventionnés qui ont accès dans ces différentes mines, et des villes et des comtés ont dépensé des millions de dollars en primes d'encouragement. Il est grand temps que le Gouvernement se décide à faire face aux besoins et grand temps aussi que les deux partis s'unissent pour appuyer le Gouvernement dans la modification du tarif pour que la fumée puisse sortir de nouveau des fonderies et que d'autres se construisent de façon à ce que l'on profite de tous les avantages qui dériveraient du réveil de cette grande industrie. Dans l'Ontario nous parlons beaucoup des avantages des forces hydro-électriques à bon marché. On a prouvé en Allemagne, où il y a du charbon et où on a transformé ce charbon en coke, que les produits dérivés ont une valeur énorme. Pourquoi ne pourrions-nous pas avoir cette industrie avec ses produits dérivés et toute la richesse qu'ils pourraient développer? Et du gaz qui se dégage des fours à coke on pourrait produire de la force à meilleur compte que l'énergie électrique.

Je sais que l'on dira: si on augmente les droits sur le fer, un monopole pourra être créé. Je répondrai seulement : Nous avons au Canada des lois contre les coalitions. Si une coalition est faite pour restreindre l'industrie ou augmenter les prix d'une façon indue, que la loi soit appliquée et cela aura pour effet de faire baisser les prix. Après tout ce qui a été dit et fait, le montant de fer qui entre dans la fabrication d'un de ces instruments n'est qu'une simple bagatelle. Je suis certain que dans une faucheuse ou une moissonneuse ordinaire il n'entre que pour $3.50 de fer, de sorte que le prix ne pourrait pas être très augmenté. Nous avons importé des Etats-Unis l'an dernier pour plus de $2,000,000 de fer malléable, en payant un droit de $27½ p. 100. Nous avons des fonderies de fer malléable et elles pourraient également manufacturer ce qui est nécessaire pour les besoins du Canada. J'espère que le Gouvernement prendra cette question en sérieuse considération et que des changements seront faits dans le tarif de façon à encourager l'industrie du fer afin de développer les mines, de créer du trafic pour nos chemins de fer et à donner du travail à des millions d'hommes qui ne peuvent pas trouver d'emploi chez nous et qui doivent être absolument renvoyés du Canada, si on n'accorde pas im-

médiatement de l'encouragement à cette industrie.

Au cours du débat, on a parlé plus ou moins de la question de transports. Mon honorable ami le député de Huron-ouest (M. Lewis) a parlé l'autre jour des accidents survenus sur les Grands lacs durant les quelques mois derniers. Quiconque m'entend ici sait ce qui est arrivé. Deux cent cinquante existences précieuses ont été perdues. Les compagnies d'assurance peuvent compenser les propriétaires des navires, mais aucune puissance ne peut compenser les familles qui ont été accablées de chagrin et qui ont perdu leur gagne-pain. Je tiens à dire ici que le Gouvernement actuel peut faire beaucoup pour éviter au Canada la répétition de pareilles catastrophes. Le Gouvernement a fait connaître son intention de dépenser une forte somme d'argent dans la partie connue sous le nom de la section de la French-River du canal de la baie Georgienne.

Un coup d'œil sur la carte fera voir à chacun de nos collègues que l'embouchure de la French-River se trouve à l'extrémité nord de la baie Georgienne, près de l'île de Manitoulin. Une forte somme—je n'embarrasserai pas ma mémoire en retenant le nombre de millions—a été dépensée pour échanger les chenaux au nord de l'île Manitoulin, et il ne faudrait plus dépenser que quelques millions pour établir un chenal entre Port-Arthur et Fort-William, par le canal du Sault et au nord de Manitoulin pour communiquer à tous les ports de la baie Georgienne.

Quand j'aurai dit à la Chambre que l'an dernier, sur 80,000,000 de boisseaux de grain —je ne parle que du blé—expédiés de Fort-William, plus de la moitié a été livrée à des ports de la baie Georgienne, il est juste de supposer que par un meilleur réseau de voies de communication, non seulement 40,-000,000, mais 80,000,000 de boisseaux pourraient être expédiés de cette manière. Les ports de la baie Georgienne desservent un grand nombre de routes. Si 80,000,000 de boisseaux de grain peuvent venir de notre Nord-Ouest canadien et être chargés à Fort-William pour différentes destinations, la plus grande partie de ce chiffre n'est nullement exportée par New-York ou Montréal. Une grande proportion, je pourrais dire jusqu'à 50 p. 100, est consommée au Canada et par conséquent, grâce aux différents ports de la baie Georgienne qui sont desservis par le chemin de fer canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand-Tronc, ce grain pourrait être réparti entre les différentes provinces du Canada. De plus, une grande partie du grain des états du Nord-Ouest se rend dans les états de l'est et du nord-est en employant cette route. Ce grain peut être livré de Montréal aux états de l'est et du nord-est à aussi bon compte qu'il peut l'être de Buffalo. Ce devrait donc être l'objet du Gouvernement, par tous les moyens possibles, de s'efforcer de détourner ce trafic dans les routes que j'ai indiquées et de l'empêcher de se rendre à Buffalo. Nous sommes en train de développer au Canada une vaste industrie de navigation. Ceux de mes honorable collègues qui ne demeurent pas dans le voisinage des Grands lacs, n'ont aucune idée de l'immensité du trafic qui se fait aujourd'hui sur ces lacs; encore moins se font-ils idée de la dimension des navires qui sont utilisés pour ce trafic. Quand je leur aurai dit que dans ces ports de la baie Georgienne, durant la saison de la navigation, ils pourraient voir des navires transportant un demi-million de boisseaux de grain d'une valeur d'un demi-million de dollars, comportant un placement y compris le chargement de $1,000,000, ils comprendront immédiatement qu'il s'y fait un grand trafic qui va toujours en augmentant. Si nous voulons faire passer ce trafic par des voies canadiennes il s'en suivra la construction d'une flotte canadienne et de l'emploi pour les Canadiens à bord des navires et le grain à son tour sera transporté par des chemins de fer canadiens. Quel avantage retire le Canada si quarante millions de boisseaux de grain sont empilés dans des navires américains à Fort-William, transportés à Buffalo sur des chemins de fer américains et acheminés sur New-York?

Cela ne rapporte rien au Canada, cela ne laisse pas un sou. Mais si par les moyens que j'ai indiqués, vous pouvez transporter ces quarante millions de boisseaux de grains dans des ports de la baie Georgienne, les livrer au chemin de fer Canadien-Pacifique ou au chemin de fer Grand-Tronc et à leurs divers embranchements ou à leurs lignes de raccordements directs avec New-York et les autres ports américains, vous donnerez aux compagnies de chemins de fer du Canada un fort montant de trafic. Nous sommes traités avec désavantage dans cette industrie des transports. Il n'y a pas de doute qu'au moment où le port de Montréal est fermé, nous avons à souffrir d'un désavantage. Je crois, comme je l'ai appris de source autorisée, il y a quelque temps, que le chemin de fer Canadien-Pacifique a fait récemment cette convention: il a transporté au Suspension-Bridge dix millions de

boisseaux de grain, qu'il a transférés ensuite au chemin de fer du New York Central pour être exportés par New-York en Angleterre et dans d'autres pays européens. Qu'est-ce que cela prouve? Cela prouve que le chemin de fer Canadien-Pacifique préférait recevoir le profit qui lui reviendrait du transport du grain de Fort-William à Suspension-Bridge plutôt que de le voiturer à Halifax ou à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). Que doit-on faire pour améliorer ces conditions? D'abord, le grand désavantage existe à Montréal parce que le trafic du grain n'y est en pleine force et en volume complet qu'au moment où le port est à la veille de fermer pour l'hiver.

Le port de Montréal ferme invariablement vers le 26 ou le 27 novembre, et c'est précisément à cette époque de l'année que le grain arrive en plus grande quantité. Il en résulte que les grands chargeurs des Etats-Unis capables de transporter un demi million de boisseaux viennent à Fort-William, y prennent leur chargement—parce que ce n'est pas une contravention aux lois côtières de faire le cabotage entre un port canadien et un port des Etats-Unis—vont à Buffalo, y remplissent les élévateurs jusqu'au sommet et les navires qui ne peuvent plus y trouver de place deviennent des entrepôts flottants jusqu'à ce que le grain puisse être déchargé plus tard. C'est ainsi que le Canada a perdu cette année le transport par des navires canadiens et par des chemins de fer canadiens de ce montant immense de 40,000,000 de boisseaux de grains. Le Gouvernement s'est lancé dans ce que je crois être un projet nuisible, le creusage du canal Welland, mais c'est une question qui regarde sa politique. Rien de ce que je dirai ne pourra l'arrêter et je désire seulement et je souhaite que cette entreprise ne soit pas une erreur. Mais si les navires des Etats-Unis ont pu venir l'an dernier dans nos ports de Fort-William et de Port-Arthur pour y charger 40,000,000 de boisseaux de grains et les transporter à Buffalo, quand le canal Welland sera creusé à 25 ou 30 pieds et donnera accès à ces grands chargeurs des lacs, ne seront-ils pas capables alors de prendre un autre montant de 40,000,000 de boisseaux pour Oswego, qui est à une plus courte distance de New-York que Buffalo.

Aurons-nous une marine marchande au Canada? Nous y travaillons. L'honorable député de Toronto-ouest (sir Edmond Osler) est un des propriétaires d'une nombreuse flotte de cargo-boats sur les lacs. Cette compagnie construit actuellement un énorme navire de 10,000 tonnes et je m'en réjouis parce que cela fournit de l'emploi aux ouvriers canadiens et augmente le tonnage de notre marine marchande. Dans les chantiers de Port-Arthur, la Richelieu Amalgamated Company fait également construire un immense navire de 10,000 tonnes.

A Sarnia, on est à mettre la dernière main à un des plus beaux navires qu'il y aura sur les Grands lacs. On devrait lui donner le nom de Empress of the Great Lakes, vu qu'il dépassera en stabilité, en dimensions et en richesse tous les navires à passagers des lignes américaines.

Pendant que de nombreux capitaux sont engagés dans cette industrie, pourquoi le Canada, par l'entremise de son Parlement et de son Gouvernement, ne prendrait-il pas les moyens pour empêcher le commerce de déserter les routes canadiennes pour prendre les routes américaines?

La chose est possible, mais pour cela il faudrait fermer la porte de l'écurie avant que le cheval fût volé. Je ne traite pas du tout cette question à un point de vue local. J'habite une partie du pays qui a réalisé les prophéties faites il y plusieurs années et vers laquelle convergent d'énormes quantités de grains. Il y a vingt ans, M. Hays faisait son premier voyage à Midland et j'allais lui rendre visite, en compagnie du maire. Il nous expliqua alors que lorsque le Grand-Tronc aurait terminé sa ligne jusqu'à Montréal, avec des rampes plus douces, il pourrait transporter jusqu'à ce port, non seulement le grain canadien, mais aussi une forte proportion du grain américain.

D'un autre côté, qu'est-ce que le Canadien-Pacifique n'a pas accompli grâce à la prévoyance de ses directeurs? Entre Owen-Sound et Montréal, les distances et les rampes étaient contre cette voie. Au coût de 5 ou 6 millions de dollars, sans subvention de l'Etat, cette compagnie construisit une voie ferrée depuis Port-McNichol jusqu'à un endroit près de Peterborough, en évitant les rampes trop rapides et, aujourd'hui, nous avons un chemin de fer de première classe, livrant passage à des convois transportant 60,000 boisseaux de grain.

J'ai appris d'un des principaux officiers du Canadien-Pacifique que cette compagnie espère non seulement transporter par des routes canadiennes, par terre et par eau, la plus grande partie des produits du Nord-Ouest canadien, mais aussi se rendre à Duluth et enlever aux navires et aux

[M. W. H. Bennett.]

chemins de fer américains une bonne partie du grain destiné aux états de l'Est, et aux différents ports canadiens.

De quoi se plaint-on surtout à Montréal? Je n'habite pas sur les lieux et je ne connais rien personnellement de la situation, mais je crois être bien renseigné, et je suis informé que des navires océaniques et des cargo-boats des Grands lacs ont été immobilisés dans ce port pendant dix, quinze et vingt jours, par suite du nombre insuffisant des élévateurs. Je ne crois pas que l'Etat ni les particuliers puissent jamais être amenés à construire tous les élévateurs nécessaires, uniquement pour l'emmagasinage du grain, mais s'il était possible d'assurer un courant ininterrompu du trafic, la construction de ces élévateurs serait une entreprise rémunératrice. Il n'y a aucun profit à espérer, si les élévateurs ne doivent servir qu'à l'emmagasinage du grain.

Ce qu'il faudrait, à mon sens, ce sont des taux plus favorables entre le Canada et l'Angleterre. Le Gouvernement a déjà été saisi de cette question. Les ministres ont écouté d'une oreille sympathique les réclamations des intéressés, mais rien n'a été fait. Pourquoi le Gouvernement n'entreprendrait-il pas d'organiser une assurance pour la navigation des lacs et la navigation océanique?

Si nos navires sur les Grands lacs et l'océan Atlantique sont restreints à des taux arbitraires, de la part des compagnies américaines et anglaises, pourquoi le Gouvernement n'instituerait-il pas une assurance dont les taux permettraient à nos expéditeurs de faire concurrence aux expéditeurs du port de New-York?

C'est une question dont le Gouvernement devra s'occuper avant longtemps. Le pays se prête merveilleusement au développement du trafic par la rive nord de l'île Manitoulin, par nos grands réseaux de chemin de fer et les ports de la baie Georgienne. Je dis que nous avons deux grands réseaux, mais n'oublions pas que le Grand-Tronc ne possède pas qu'une seule voie allant à la baie Georgienne; il en possède deux, en réalité, puisqu'il a fait l'acquisition du chemin de fer allant à Depot-Harbour. Ainsi le Grand-Tronc possède deux lignes par lesquelles il peut transporter le grain dans les états du nord-ouest aussi bien que dans les ports canadiens et même à New-York.

Si la navigation offre des dangers sur les Grands lacs, il est évident que ces dangers seront diminués si, au lieu d'avoir à traverser les quatre lacs Ontario, Erié, Supérieur et Huron, les navires n'ont qu'un seul lac à franchir, et si les dangers sont diminués, les taux de l'assurance devront être abaissés. Les gens du métier vous diront, si vous discutez cette question avec eux, que les taux sont les mêmes pour Buffalo et pour les ports de la baie Georgienne.

Le Canada possède, ou devrait posséder, un grand avantage sur les Etats-Unis, sous le rapport des taux d'assurance et voici pourquoi: bien que je n'aie jamais vu de statistique officielle à ce sujet, je ne crois pas me tromper en disant qu'avant la catastrophe de l'an dernier sur le lac Huron, les compagnies d'assurance payaient des sommes beaucoup plus considérables, pour les pertes provenant des abordages entre Sarnia et Détroit, que pour tous les accidents à la navigation sur les Grands lacs. La raison en est simple. Entre Détroit et Sarnia, les passages sont étroits et il y a un continuel va et vient de gros navires —je ne crois pas exagérer en disant qu'un navire monte et descend à charge cinq minutes—à l'automne. A l'époque des tempêtes de neige et des brouillards, il en résulte de nombreux abordages et les compagnies d'assurance doivent débourser des sommes considérables pour indemniser les propriétaires de navires et de cargaisons.

Bien plus, un navire fait trois voyages à un port de la baie Georgienne, contre un voyage à Buffalo. C'est assurément un avantage considérable pour un navire d'une capacité de 500,000 boisseaux de grain, quand le taux de l'assurance peut aller jusqu'à trois cents par boisseaux. Il y a d'abord une économie de deux voyages.

Une autre question importante c'est que par la route canadienne il n'y a pas de retard. Il suffit de lire les rapports pour constater que des flottes entières sont retardées au lac Saint-Clair par le brouillard; les navires n'osent pas avancer par crainte des accidents.

Le pays et le Parlement se doivent d'aborder l'étude d'une question de cette importance. Ce n'est pas une question locale; ce n'est pas même une question provinciale; c'est une question qui intéresse tout le pays. Le cultivateur de l'Ouest a tout intérêt à ce que le coût du transport de ses produits soit abaissé et l'industriel de l'Est a tout à gagner si ses produits peuvent être expédiés à des conditions plus avantageuses,

Il serait à souhaiter que les membres de cette Chambre allassent visiter quelques-uns de ces ports des Grands lacs, pour se rendre compte des avantages qu'ils offrent au développement du tarif. Le chemin de fer Pacifique-Canadien, à lui seul, fournit de l'emploi à plus de 75,000 hommes et, en allouant quatre membres par famille, cela veut dire que le chemin de fer Pacifique-Canadien pourvoit à la subsistance d'une population de 300,000 âmes. Le chemin de fer du Grand-Tronc doit employer un nombre d'ouvriers à peu près égal, et nous avons manifestement tout intérêt à encourager nos compagnies de chemins de fer de manière à leur permettre de doubler le nombre d'ouvriers qu'elles emploient actuellement.

J'ai tenu à traiter ces questions parce qu'elles intéressent la partie du pays que j'habite et qu'elles sont d'une importance vitale pour la population du comté que je représente.

L'industrie métallurgique intéresse tout le Canada et c'est à elle que la Nouvelle-Ecosse doit son existence.

Je demande où serait cette province, aujourd'hui, sans les développements apportés à l'industrie métallurgique? Où seraient ses milliers de jeunes gens? Ils ne seraient certainement pas restés dans leur province où ils sont devenus des ouvriers d'élite et des artisans de haut grade. Tout le pays a profité du développement de cette industrie. Alors, pourquoi ne pas entreprendre de développer l'industrie métallurgique dans la province du Nouveau-Brunswick où l'on rencontre de si riches dépôts de minerai? Pourquoi ne pas encourager le développement de cette industrie dans la province d'Ontario qui possède aussi des dépôts considérables de minerai? On en trouve dans le comté de Hastings; on en trouve également dans le voisinage de Port-Arthur et Fort-William. Dirigeons nos efforts dans cette direction et employons-nous à faire comprendre au Gouvernement la nécessité de travailler au développement de ces industries. L'entrée dans cette Chambre de l'honorable député de Welland (M. German) me rappelle que, l'an dernier, un haut fourneau a été construit à Port-Colborne. C'est un excellent commencement, mais il faut persévérer dans cette voie. Les droits sur le fer en gueuse devraient être portés, selon moi, à cinq ou six dollars la tonne, si cela est nécessaire pour assurer le marché canadien aux producteur du fer en gueuse. Comme résultat, cette grande industrie fournira de l'emploi à des milliers d'ouvriers. Exploitons et développons nos mines et gardons sur notre territoire les richesses qui, à l'heure présente, s'en vont vers la république voisine.

Je passe sous silence une foule d'autres questions qui ont été soulevées au cours du débat. Elles reviendront sans doute sur le tapis lors de la discussion sur le budget. Je suis d'avis qu'au Canada nous sommes allés trop vite en besogne.

Au Nord-Ouest on a par trop trafiqué des terres publiques. Qu'on visite n'importe quelle ville de la province d'Ontario et qu'y constate-t-on? Que l'argent manque, parce qu'on a acquitté des paiements d'achats de terres au Nord-Ouest. C'est le fait de tous ceux qui sont revenus du Nord-Ouest: ils ont manqué de discrétion; ils se sont assez enrichis; ils ont acheté des terres sur une grande échelle et le résultat fut leur impossibilité d'acquitter le prix de leurs instruments aratoires et les factures d'entreposage dont on leur réclamait le paiement. Tout cela, cependant, leur bénéficiera. Cette région n'a vu que l'aurore de son développement. J'ai lu, l'autre jour, que M. Michener, chef de l'opposition à la législature de l'Alberta, a déclaré que, dans l'Alberta, 2 p. 100 seulement des terres arables étaient en culture. J'ai entendu affirmer—et je crois que l'on ne parlait pas avec exagération—que la province de la Saskatchewan ne comptait pas plus de 2 p. 100 de ses terres arables en culture, et que la vieille province de Manitoba possédait encore d'immenses étendues de terre à l'état sauvage. Qu'est-ce que cela signifie pour le Canada, pour nous de l'Est qui avons travaillé ardument à la fondation et au développement d'industries nouvelles dont le besoin se faisait sentir par suite de l'établissement, dans l'Ouest, de milliers et de centaines de milliers de cultivateurs? Lorsque l'Ouest produira en grain, non pas seulement 200,000,000, mais dix fois ce chiffre et que notre pays comptera trois grands chemins de fer transcontinentaux en pleine exploitation, cela représentera tout l'avantage possible, non seulement pour l'est, mais encore pour l'ouest du Canada. Que les honorables membres de cette Chambre, sans distinction de parti, ouvrent les yeux et voient ce qui se passe dans cette région. Aujourd'hui, on commence la construction de voies ferrées subsidiaires devant desservir le Nord-Ouest. Il est vrai de dire que, dans le vieil Ontario, on ne construit plus

autant de voies ferrées qu'on l'a fait dans le passé. Par contre, on bâtit des bassins de radoub à Vancouver et au Sault-Sainte-Marie et l'on espère que des travaux semblables seront faits à différents endroits. On érige des élévateurs à grain; on en bâtit un pour le chemin de fer canadien du Pacifique à Port-McNichol. Dans l'Ouest, nous relevons des indices que de nouvelles minoteries surgiront, en prévision du trafic de grain vers l'Ouest par la route du canal de Panama. Nous avons les chantiers de construction maritime dont j'ai déjà parlé.

De toutes parts nous entrevoyons l'espoir d'une immigration nombreuse. Cette fournée des immigrants vers le Canada ne se fait pas sentir seulement en Grande-Bretagne et dans toute l'Europe, mais encore aux Etats-Unis. Le Canada est, aujourd'hui, le seul pays de l'univers qui possède des étendues de terres immenses qu'il peut offrir en don gratuit à celui qui veut venir s'y établir et devenir citoyen de ce grand pays. Qu'au cours des années à venir le Canada brille comme un phare lumineux mettant de l'espoir dans l'âme des Canadiens et de la joie dans leur pays.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Monsieur l'Orateur, je dois féliciter l'honorable député qui vient de reprendre son siège, de l'excellent discours qu'il a fait. J'ai déjà eu l'occasion de l'entendre plusieurs fois, ici-même, alors qu'il faisait partie de la Chambre et même depuis son retour assez récent parmi nous. Je dois dire, après avoir écouté attentivement son discours de ce soir et sans vouloir jeter la moindre ombre sur les harangues de ceux qui ont parlé avant lui, que nous devrions entendre plus de discours semblables, au cours de ce débat et en cette Chambre.

Tenant compte de cet exemple, j'essaierai de traiter une ou deux questions qui sont d'un intérêt réel pour le pays, et c'est ce que je me propose de faire en un temps très restreint.

L'annonce faite par l'honorable directeur général des Postes, cet après-midi, que nous aurons enfin la poste aux colis, au Canada, m'a frappé et grandement réjoui. Il est dit dans la bible que le pain jeté sur l'eau revient quelques jours après à l'endroit où on l'a lancé. Quelques-uns d'entre nous ont jeté du pain sur les eaux de ce Parlement, en demandant la poste aux colis, et nous voyons nos espérances se réaliser dans le retour du pain que nous avons placé sur ces eaux alors. Bien que l'on puisse dire que le progrès s'accentue lentement, au Canada, nous marchons cependant, quelque peu en avant, et je félicite le ministre des Postes d'avoir pu annoncer, cet après-midi, la création de ce nouveau service postal. J'espère qu'il fera cette épreuve sur les données les plus larges possibles et qu'il aura à cœur d'assurer le succès complet de cette réforme, en constatant que ce système, mis en pratique aux Etats-Unis, a donné les meilleurs résultats, et que, lorsqu'il inaugurera ce service le mois prochain, il pourra démontrer que les conditions en sont libérales et qu'il sera étendu au plus grand avantage de toutes les parties du pays.

Au cours du débat sur l'adresse en réponse au discours du trône, nous avons le privilège de soulever des questions générales de leur nature, ou d'un intérêt spécial pour différentes parties du pays, et j'espère que ce privilège existera longtemps encore. J'ai l'intention, ce soir, de faire allusion à deux ou trois questions, mais, avant tout, j'aimerais énoncer deux principes primordiaux qui sont, je crois, reconnus plus ou moins par tous les Canadiens. Les deux faits qui s'imposent le plus vivement dans une revue de l'histoire du Canada sont, d'abord, la lutte longue et ardue pour l'obtention du Gouvernement responsable, lutte soutenue contre la mère patrie.

Elle dura des années et des années. Il a fallu plus d'un siècle d'efforts pour obtenir quelques concessions qui ressemblassent quelque peu au gouvernement autonome, mais nous jouissons de ce dernier, aujourd'hui, et nous le tenons pour ce que nous avons de plus précieux, puisque, grâce à lui, nous avons le droit absolu d'administrer nos propres affaires, sans intervention de la mère patrie. A mon sens, cela peut s'appliquer à la question de la défense navale et l'on me permettra de revenir sur ce point, un peu plus tard.

Il est un autre grand principe qui intéresse notre pays et que peut-être nous n'admettons pas tous, mais qui doit être accepté virtuellement par la plupart d'entre nous, c'est que si nous avons obtenu notre indépendance politique à l'encontre du bon vouloir de la mère patrie, et que si nous possédons un gouvernement autonome, nous avons, en outre, obtenu la concession d'un autre grand principe, celui qui se rattache à la complète liberté, pour le Canada, d'excercer la haute main sur sa politique tarifaire indépendamment des Etats-Unis. Cet état de choses ne fut pas établi d'emblée, loin de là. Dans un sens, le très honorable chef de la gauche n'était peut-être pas opposé à ce principe, mais il s'est efforcé de

développer, en ce pays, l'idée de l'union commerciale et, plus tard, celle de la réciprocité, et l'épreuve qu'il a tentée doit maintenant lui démontrer que, bien qu'il eût à cœur l'intérêt du pays—ce que je crois—le but qu'il voulait atteindre par le moyen qu'il croyait devoir réussir n'était pas conforme au désir de la majorité des habitants du Canada qui sont déterminés, avant tout, non seulement à obtenir l'indépendance politique et à soutenir un gouvernement responsable, même contre la mère patrie, mais encore à défendre et maintenir le principe d'une indépendance absolue des Etats-Unis dans les questions qui relèvent du tarif. Je n'attribue pas de motif malhonnête au très honorable chef de l'opposition qui a pris et défendu cette attitude, car nous savons qu'Ephraïm a passé dans l'histoire parce qu'il défendit ses idoles envers et contre tous et le nom du très honorable chef de la gauche sera peut-être consigné dans l'histoire pour sa fidélité aux opinions qu'il entretient.

L'idée que je me forme de l'histoire du Canada, c'est que celle-ci enseigne les deux grands principes basés du droit que nous avons de jouir d'un gouvernement autonome et celui qui nous permet d'arrêter nous-mêmes notre politique commerciale et tarifaire, indépendamment des Etats-Unis, et c'est là ce que les Canadiens sont prêts à défendre en toutes circonstances.

A propos du débat qui s'est engagé sur le projet de loi accordant une aide à la marine de guerre britannique, j'ai regretté qu'on eût laissé entendre, en cette Chambre, qu'on allait abandonner l'idée de gouvernement absolument autonome et celle de la maîtrise que le Canada doit exercer quant à ses propres destinées.

J'en arrive maintenant à des questions d'intérêt direct et réel. Nous avons eu, au Canada, l'épreuve assez complète de ce qu'on appelle "politique nationale" dans l'intérêt des fabricants manufacturiers et en vue du développement des industries domestiques de toute nature. Nous avons eu la politique nationale touchant la construction des voies ferrées et nous avons dépensé d'immenses sommes d'argent; nous avons assumé d'immenses responsabilités, à ce point de vue. A la dernière session, nous avons eu ce qu'on pourrait appeler la politique nationale relativement aux banques et au commerce de banque, parce que nous avons adopté une loi destinée, croyait-on, à protéger ces institutions. Celles-ci sont heureuses de cette réforme. Cependant, monsieur l'Orateur, le jour est venu où nous devons avoir une politique nationale pour les cultivateurs du Nord-Ouest, et je demande maintenant une politique nationale en faveur de cette classe de notre population dans le sens de l'enlèvement du droit sur le blé, de façon à ce que ces cultivateurs puissent recevoir ce qu'ils réclament dans leur propre intérêt.

Les cultivateurs de l'Ouest canadien demandent l'abolition du droit sur le blé pour deux raisons: d'abord, parce qu'ils disent qu'ils ne peuvent obtenir un prix plus élevé, aux Etats-Unis, pour leur blé et, en second lieu, parce qu'ils estiment qu'ils obtiennent des taux de transport moins élevés pour le blé qu'ils exportent en Europe, s'ils l'expédient par les chemins de fer des Etats-Unis. Je crois qu'on a démontré que le blé atteint, en moyenne, un prix plus élevé sur le marché américain, et que le tarif de transport réclamé par les chemins de fer des Etats-Unis est plus avantageux aux producteurs que ne le sont ceux qui sont exigés par les compagnies de chemins de fer canadiens. Ces deux faits ayant été établis, il est de notre devoir, dans l'intérêt du cultivateur de l'Ouest, de faire disparaître le droit sur le blé et d'assurer ainsi l'entrée du blé canadien sur les marchés des Etats-Unis. On peut objecter qu'en ceci j'abandonne les vues que j'entretenais à l'endroit de la protection. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi, mais s'il arrive que mes opinions ou celles d'une autre personne au sujet de la protection soient erronnées ou ne conviennent pas aux exigences de l'heure présente, il sera bon de les modifier. Toutefois, je pense que je pourrai établir qu'il me faudra abandonner une faible partie de mes opinions protectionnistes pour assurer un grand avantage aux cultivateurs de l'Ouest. On a dit que l'enlèvement du droit sur le blé passant en franchise nuirait aux chemins de fer du Canada et aux minotiers canadiens. C'est là un argument que je me propose de réfuter plus tard; pour le moment, je ne veux pas que l'on garde l'impression que pour maintenir leurs industries en ce pays, les minotiers du Canada sont obligés de compter sur les lois américaines. S'il y a lieu de maintenir l'industrie de la minoterie au Canada, nous devrons aviser nous-mêmes aux moyens de le faire. Puisque nos cultivateurs de l'Ouest se trouvent dans une situation difficile—ce que chacun admet—et qu'à la rareté de l'argent s'ajoutent pour eux d'autres sujets de découragement, il nous incombe de leur venir en aide en

leur ouvrant le marché américain où ils obtiendront des prix plus rémunérateurs, et en leur permettant de bénéficier du transport à meilleur marché par les voies ferrées des Etats-Unis.

M. J. E. ARMSTRONG: L'honorable député aurait-il l'obligeance de nous dire de combien le prix du blé s'est trouvé plus élevé aux Etats-Unis qu'au Canada au cours de chaque mois de l'année dernière? Il pourrait aussi nous faire savoir dans quelle proportion le coût du transport des marchandises est moins élevé aux Etats-Unis qu'en notre pays.

M. W. F. MACLEAN: Si l'honorable député tient à avoir une réponse, qu'il fasse la question aux cultivateurs de l'Ouest canadien.

M. J. E. ARMSTRONG: Ce n'est pas une réponse.

M. W. F. MACLEAN: Elle est bien suffisante. J'ai observé le mouvement, j'en ai suivi la discussion dans les journaux, et je crois que les cultivateurs de l'Ouest savent ce qui est à leur avantage. L'honorable député prétend-il que le blé se vend à meilleur marché aux Etats-Unis qu'au Canada?

M. J. E. ARMSTRONG: Il s'y est vendu à meilleur marché une bonne partie de l'année dernière.

M. W. F. MACLEAN: Comment se fait-il alors que le blé canadien s'exporte en ce moment aux Etats-Unis où il est frappé d'un droit? Il se peut que le prix soit parfois plus élevé au Canada, mais je prétends que le prix moyen est plus élevé aux Etats-Unis. Nous avons sous les yeux les délibérations mêmes des cultivateurs qui, mon honorable ami doit en convenir, ont assez d'expérience pour parler en connaissance de cause.

Quiconque a lu le compte rendu de la longue et minutieuse enquête tenue par les soins du " Free Press " de Winnipeg sur les taux de transport dans l'Ouest, tient nécessairement comme établi que les taux de transport des chemins de fer américains sont moins élevés et qu'aux Etats-Unis le blé se vend généralement à un prix plus rémunérateur qu'au Canada. Le devoir nous incombe de secourir le cultivateur. D'autres orateurs se sont déjà prononcés dans ce sens.

M. EDWARDS: Parlez-vous des cultivateurs ou des producteurs de blé?

M. W. F. MACLEAN: Des producteurs de blé. Celui qui cultive le blé est notre concitoyen et a droit à notre protection. Certes, j'aimerais à le voir pratiquer la culture mixte; or, si l'on veut l'y amener, il faudra lui prouver qu'il vend son blé au prix le plus rémunérateur. La culture mixte s'introduit dans l'Ouest, et la province d'Ontario commence à adopter des méthodes de culture plus perfectionnées. Mais les cultivateurs de l'Ouest sont actuellement en proie à un découragement plus ou moins profond. Si j'en juge par les lettres que j'ai reçues, par ce que je lis et entends ainsi que par les vœux qui se votent un peu partout, ce sont les cultivateurs de l'Ouest, je le sais, qui appellent au secours, et leurs demandes se rattachent aux taux de transport des chemins de fer et au prix du blé.

Passons maintenant à la question de savoir si nos chemins de fer et nos minoteries subiront quelque préjudice. C'est ce que certains crient bien haut. On prétend aussi que l'abolition du droit sur le blé sera plus ou moins préjudiciable aux cultivateurs de l'Est. Après avoir bien étudié la plupart de ces allégations, je m'aperçois,—car je possède quelque aptitude à découvrir la vérité,—que les protestations émanent presque exclusivement des compagnies de chemin de fer et que les minotiers mêlent peu leurs voix à ce concert. Les chemins de fer canadiens sont en mesure de transporter le blé à meilleur compte, et dès qu'ils auront à soutenir la concurrence des voies américaines, ils adopteront les taux de transport qui prévalent aux Etats-Unis, et, s'ils y tiennent, sauront garder leur part du trafic.

Il en est de même des minoteries. Me dira-t-on que les minotiers canadiens ne sont pas capables, eux qui exercent leur industrie au milieu des champs de blé, pour ainsi dire, de soutenir la concurrence américaine? Je dis qu'ils le sont: j'ajouterai même qu'ils sont prêts à faire face à cette concurrence. Ils seraient sans doute bien aises de garder le monopole qu'ils exercent actuellement à l'égard du blé, car c'est un monopole précieux. Unis ensemble par des liens assez étroits, ils sont en mesure, grâce à leur monopole et à leur association avec les chemins de fer, de maintenir l'avilissement des prix du blé. Les cultivateurs canadiens recueilleront donc un double avantage. Tout en bénéficiant de la concurrence des chemins de fer américains, ils profiteront de ce que les minotiers canadiens se trouveront obligés, s'ils veulent poursuivre l'exploitation de leur industrie, de payer le blé plus cher.

Si je pouvais croire un seul instant que les minoteries canadiennes se trouveront en danger, je serais enclin, moi qui fus toujours protectionniste, à prendre parti pour elles; mais après m'être livré à une étude approfondie de la question, je suis convaincu que les chemins de fer canadiens sont en mesure de réduire leurs taux de transport et les minoteries canadiennes de se maintenir tout en soutenant la concurrence et donnant du blé canadien à un prix plus rémunérateur.

Il y a aussi, dans le même ordre d'idées, la question des déchets de mouture, qui servent à l'alimentation du bétail. Les cultivateurs de l'Ouest devraient se livrer un peu plus à la culture mixte; au lieu de ne cultiver que le blé, ils devraient varier leur exploitation agricole et y ajouter l'élevage du bétail auquel ils donneraient en nourriture les rebuts du blé que les minoteries convertissent en farine. Dans le nouveau programme national que l'on devrait, à mon avis, élaborer en faveur des cultivateurs, on ne saurait se faire trop tôt à l'idée qu'il faut cesser d'abattre le jeune bétail et faire servir tous les déchets de mouture à l'engraissement des animaux. Voilà pour les cultivateurs un programme national que j'approuve, et c'est parce que je l'approuve que je tiens ce soir un tel langage.

Au dire de mon honorable collègue de Frontenac (M. Edwards), c'en sera fait de l'engraissement du bétail au Canada; tout notre bétail s'exportera aux Etats-Unis, le son et les autres déchets de mouture suivront le même chemin, et ce sont les Américains qui les donneront à manger à notre bétail. Eh bien, tant pis pour le Canada. Si c'est à cela que l'on tend, il nous incombe d'y mettre bon ordre, et cela en vertu du principe que j'ai déjà posé ce soir, à savoir que nous avons le droit de faire en sorte que notre régime douanier soit indépendant des Etats-Unis.

Si l'on venait à constater que les minoteries canadiennes sont incapables de se maintenir eu égard à la concurrence des chemins de fer américains, le devoir incomberait à ce Parlement et au parti conservateur qui est en ce moment au timon des affaires, au parti qui, il y a deux ans, s'opposait à la réciprocité commerciale, de formuler une politique nationale propre à assurer le maintien de cette industrie dans notre pays. Nous ne devons pas, pour cela, compter sur les lois douanières des Etats-Unis. Telle est l'idée que je me fais d'une politique nationale, de la politique que le Canada devrait réaliser.

[M. W. F. Maclean].

M. EDWARDS: Comment s'y prendrait-il?

M. MACLEAN: On pourrait venir en aide aux minoteries au moyen de primes, établir un régime propre à favoriser l'élevage du bétail en ce pays.

M. EDWARDS: Faudrait-il une prime pour cela aussi?

M. MACLEAN: Je ne m'oppose pas à l'octroi de primes; je suis ainsi fait. J'aime à croire que l'honorable député ne donne pas à entendre que notre programme d'encouragement à l'industrie nationale devrait être basé sur les lois américaines. C'est la conclusion qui se dégage de ses paroles. Si l'on venait à savoir que le Parlement canadien se fonde sur le droit dont les Etats-Unis frappent le blé pour maintenir et favoriser nos industries, le président Wilson s'empresserait de faire déposer un bill portant abolition du droit sur le blé, sans se soucier de ce que nous pourrions ou ne pourrions pas faire. Voilà ce qui nous attend. Le président usera vraisemblablement de ce moyen-là; mais en attendant, n'allons pas, nous, laisser les cultivateurs de l'Ouest canadien languir dans leur situation présente; soustrayons-les à la servitude, car ils se trouvent aujourd'hui à la merci des chemins de fer et des minoteries.

Que les chemins de fer soient en mesure de réduire leurs taux de transport des marchandises, je n'en veux d'autre preuves que les richesses prodigieuses que le Pacifique-Canadien a amassées en ce pays. Quel est le député conservateur qui oserait prendre la parole en cette Chambre pour défendre les chemins de fer dont l'attitude en matière de taux de transport est injuste à l'égard de l'Ouest canadien? Ces chemins de fer, c'est le pays qui les a payés, la plupart du moins. Cela s'est fait en conformité de nos propres lois, et notre devoir consiste à légiférer de façon à rendre justice aux diverses parties du pays. Depuis les vingt-deux ans que j'occupe un siège en cette Chambre, et même depuis beaucoup plus longtemps que cela, le Parlement n'a cessé de légiférer à l'égard des chemins de fer, et cependant, jamais encore il ne m'a été donné d'entendre, comme je l'eusse désiré une seule voix s'élever au nom de l'Ouest. Nous nous opposerons à l'adoption de toute loi nouvelle par cette Chambre tant qu'on n'aura pas fait consacrer par une loi le principe de l'uniformité des taux de transport en ce pays, au lieu de s'en rapporter à la commission des chemins de fer. Quel est celui qui, se réclamant du titre de Cana-

dien et se disant en faveur de l'équité des taux de transport et de l'égalité de traitement, pourrait légitimer l'injuste distinction faite à l'égard de l'Ouest, cette flétrissure infligée à des gens qui acquittent leur part des droits de douane et remplissent toutes leurs obligations envers le pays, et qui, cependant, se voient à jamais assujétis à des taux de transport souverainement injustes?

Je soutiens qu'il y a aujourd'hui dans la loi organique du Pacifique-Canadien une clause qui l'obligerait à établir des tarifs moins élevés pour la population de l'Ouest. Si l'on me dit que le Grand-Tronc-Pacifique ou le Nord-Canadien, qui sont à leurs débuts, ne pourraient pas supporter la même diminution des tarifs que le Pacifique-Canadien, je répondrai que la nation doit trouver un moyen de leur venir en aide temporairement et qu'il ne faut pas permettre que la population de l'Ouest soit soumise plus longtemps à ces injustes tarifs de chemins de fer

La commission des chemins de fer peut tenter de justifier cette situation ou d'y mettre fin. Je soutiens—et je le soutiendrai constamment—qu'il est temps de rendre uniformes les tarifs de chemins de fer dans l'Est et dans l'Ouest.

J'affirme que le cultivateur de l'Ouest a droit au meilleur marché pour son blé et aux prix de transport les plus bas. Je sais exactement ce que veulent les gens de l'Ouest, je n'entretiens aucun doute à ce sujet, et je suis ici ce soir pour conseiller au ministère de mettre le tarif à l'étude, et dans les modifications qu'il annoncera dans l'exposé budgétaire—un surtout qu'il a déclaré au cours du présent débat qu'il mettra au-dessus de tout les intérêts du cultivateur canadien—de tenir compte de la demande des agriculteurs de l'Ouest qui veulent que le blé soit dégrevé afin de le vendre plus cher et qui veulent aussi avoir les mêmes taux de transport que l'Est. J'aurai peut-être l'occasion de discuter cette question plus longuement au cours de cette session, mais je crois rendre un service réel au pays en la soulevant et en motivant mon attitude d'une façon que je crois suffisante.

Je désire maintenant traiter brièvement un autre sujet que j'ai souvent mis sur le tapis devant la Chambre: la mise de fonds des compagnies de chemins de fer. Notre attention a de nouveau été attirée sur ce sujet par la conduite du Pacifique-Canadien lors de sa dernière émission d'actions.

J'ai entendu des hommes éminents, surtout des ministres de la Justice, dire en cette enceinte que la mise de fonds n'intéresse pas le public, que peu lui importe le chiffre du capital des chemins de fer. Veut-on jeter les yeux sur les Etats-Unis et contempler ce qui s'y est passé au sujet de la majoration du capital des chemins de fer, voir comment le New-York-New-Haven et le Boston-Maine ont été ruinés et réduits à l'état d'entreprises improductives par la majorations de leur capital. Après cela, répéterat-on ici les déclarations que j'ai entendues en cette enceinte dans la bouche d'hommes occupant des postes élevés et qui étaient censés parler avec autorité?

La majoration du capital est un fléau; elle nuit au public, à l'Etat, au chemin de fer lui-même. Cependant les nuages se dissipent aux Etats-Unis. L'autre jour, le président a fait une déclaration qui règle définitivement la question. J'ai entendu dire dernièrement que notre ministre des Finances avait mis la question à l'étude et qu'il ordonnerait peut-être de s'assurer de la vérité au sujet de la mise de fonds des chemins de fer. Je ne sais si j'ai raison; j'ai simplemeent entendu dire cela en passant. Mais nous n'avons pas besoin de commission après ce que M. Wilson a dit l'autre jour devant le Congrès. Je rapporte ses paroles:

> En second lieu, les hommes d'affaires ainsi que ceux qui dirigent la chose publique reconnaissent maintenant, et reconnaissent avec une pénible certitude, le mal et l'injustice causée à plusieurs des grands réseaux de voie ferrée du pays, sinon à tous, par la manière dont leurs fonds ont été obtenus et dont leurs intérêts ont été subordonnés aux intérêts de leurs bailleurs de fonds et d'autres entreprises commerciales que ceux-ci voulaient favoriser.
>
> Le pays est donc prêt à accepter, et à accepter avec soulagement et approbation, une loi qui conférera à la commission du commerce entre Etats le pouvoir de surveiller et de réglementer les opérations financières par lesquelles les chemins de fer obtiendront dorénavant les fonds dont ils ont besoin pour se développer, pour faire face aux exigences rapidement croissantes du pays et à l'augmentation et à l'amélioration des moyens de transport.
>
> Nous ne pouvons pas temporiser en cette affaire sans exposer les chemins de fer à plusieurs inconvénients et périls graves; et la prospérité des chemins de fer et la prospérité du pays sont indissolublement liées.

L'heure est venue de réglementer la mise de fonds des chemins de fer et d'autres compagnies canadiennes. La majoration de leur capital a été un fléau. Elle a, dis-je, ruiné maints chemins de fer aux Etats-Unis. On y a tenté de réglementer la mise de fonds au moyen des lois adoptées par les différents états. Partout où cela a eu lieu, les avantages ont été réels et le public a fort prisé les résultats. Mais l'heure est venue

pour l'autorité fédérale de surveiller l'émission du capital des compagnies de chemin de fer. Et j'ai souvent soutenu en cette enceinte que les deux partis sont à blâmer pour la manière dont nous avons permis au Pacifique-Canadien d'émettre des actions sur lesquelles il a fallu payer un dividende élevé, tandis que les obligations émises auraient suffi à toutes ses fins. J'ai souvent soutenu que c'était là la pire chose qui ait eu lieu en ce pays.

J'espère que dans la nouvelle loi des chemin de fer—je ne sache pas qu'il en soit fait mention dans le discours du trône, mais j'ai lu dans les journaux qu'un projet de loi sera déposé—il y aura un article permettant à la Commission des chemins de fer de réglementer la mise de fonds des voies ferrées. J'espère aussi que le ministre des Chemins de fer préservera l'uniformité des tarifs applicables au transport des marchandises. C'est un principe que le Parlement doit affirmer. Il est absurde de dire que ce soin doit être laissé à la commission. Si l'affirmation de ce principe exige que les tarifs soient légèrement relevés, si nous énonçons ce principe dans un texte de loi, ce sera à la commission de remanier les tarifs dans tout le pays afin d'en assurer l'uniformité.

Je voudrais voir se lever en cette enceinte quelqu'un qui dirait que les prix doivent être plus élevés dans l'Ouest que dans l'Est, bien que la construction et l'exploitation des voies ferrées ne coûtent pas plus cher là-bas qu'ici. Si, comme je le crois, cette Chambre est d'avis que les tarifs-marchandises doivent être uniformes, ce principe devrait être affirmé dans un texte de loi, et on ne devrait pas se fier à l'action incertaine de la Commission des chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER: Je suis très disposé à tomber d'accord avec mon honorable ami quant à la majoration du capital, mais il a dit que la majoration a été la cause de la situation où se trouve le Boston-Maine. Peut-il expliquer cela?

M. MACLEAN: Oui. Un homme est dernièrement décédé aux Etats-Unis après avoir fait une profession de foi et affirmé sa croyance au christianisme. Si l'on se reporte aux récentes éditions des journaux de New-York, on verra qu'il est clairement dit que M. Morgan et M. J. D. Rockefeller étaient les âmes dirigeantes d'un projet d'achat de toutes sortes de lignes de tramways et de bateaux et d'entreprises subsidiaires à raison de $8,000,000 chacune, pour les revendre l'instant d'après au New-York-New-Haven-Hartford ou au Boston-Maine au prix de $25,000,000.

Les actionnaires du grand chemin de fer, dont plusieurs sont de pauvres gens de la Nouvelle-Angleterre, ne sont guère en état de se faire filouter par des hommes à projets qui se débarrassent de ces entreprises sans valeur et se font rembourser quatre fois le prix qu'ils ont payé en obtenant des actions libérées de la grande compagnie. Voilà comment on fait, et on peut le faire ici.

Le président des Etats-Unis déclara devant le Congrès, qui réalisera ses désirs, que dans quelques semaines aucun chemin de fer n'émettra d'effets sans obtenir au préalable l'approbation de la commission du commerce entre les Etats. Et nous voulons la même chose ici. Une loi décrète que le Pacifique-Canadien prendra l'avis du Gouverneur en conseil au sujet de quelques-unes de ses émissions, mais la compagnie n'en a rien fait, elle a pris un détour et émis des actions. Je ne crois pas qu'elle ait besoin des fonds, mais elle voulait partager un gâteau à ses actionnaires. Je ne crois pas que l'opération ait été heureuse; mais voici ce qui s'est passé depuis que le Pacifique-Canadien a entrepris le partage du gâteau. La baisse nette des valeurs du Pacifique-Canadien—en tenant compte de toutes les émissions qui ont eu lieu depuis—a été de $150,000,000. Les acheteurs de ces valeurs ont constaté que le partage d'un gâteau et le gonflement inutile des actions ne sont pas profitables à ce chemin de fer.

Je désire que ce pays adopte des lois prescrivant que tous nos chemins de fer, grands ou petits, feront approuver l'émission de leur valeurs par un corps responsable. Cette réglementation est d'intérêt public, parce que la multiplication d'émissions a pour objet d'imposer au public de plus lourds fardeaux. Cela a été prouvé et est admis de toutes parts, et l'on verra cette année les Etats-Unis adopter des lois à cet effet.

Nous avons entrepris de faire de fortes dépenses pour les ports et les installations terminales du pays. Nous ferons de Montréal un grand port terminus; on peut en dire autant de Québec, Saint-Jean, Halifax et je crois avoir entendu un député exprimer l'espoir que Sydney serait compris dans cette liste.

M. ROGERS: Et Vancouver?

M. MACLEAN: J'espère que mon honorable ami fera aussi un port terminus de Vancouver. Il est du devoir du Gouvernement

de réaliser ce programme en prenant charge des installations terminales des grandes villes de l'intérieur, et j'affirme ce soir qu'il devrait s'emparer de celles d'Ottawa et de Toronto. Il y a cinq ans que je viens à Ottawa et que je descends à un mille de la gare, bien qu'il y ait un magnifique terminus dans le cœur de cette ville et que tous les chemins de fer devraient aboutir à cet unique terminus.

L'opinion que l'Etat devrait être propriétaire de tous les chemins de fer gagne du terrain dans le pays, et c'est peut-être un bon commencement que le Gouvernement prenne sous son contrôle les facilités terminales aux ports de mer, mais il devrait prendre aussi à sa charge les facilités terminales dans les villes de l'intérieur. Le ministre des Chemins de fer devrait appeler en conférence à Ottawa les représentants de tous les chemins de fer qui entrent dans cette ville et leur dire: il faut que vous vous entendiez pour unir toutes vos voies de garage et les confier à une compagnie indépendante ou au Gouvernement. Je préfèrerais ce dernier, et si nous voulions demain amener l'Intercolonial jusque dans la capitale, nous pourrions le faire entrer dans une gare qui serait la propriété de la population.

A Toronto, où nous dépensons présentement des millions de dollars pour améliorer le port, je voudrais voir le gouvernement prendre possession des gares de chemin de fer dans cette ville, et construire une grande gare union, peut-être dans la partie haute de la ville, où arriveraient tous les chemins de fer; le gouvernement devrait en même temps prendre sous son contrôle toutes les voies de garage, dont il y a un nombre immense, faisant la gare et ces voies de garage propriété nationale et les mettant à la disposition de toutes les compagnies de chemin de fer. Que l'on n'accorde de préférence à aucune; et lorsque plus tard, nous voudrons amener l'Intercolonial à Toronto, nous aurons une gare convenable à lui offrir. Nous devrions placer les termini d'Halifax, de Saint-Jean, de Montréal et de Québec absolument sous le contrôle de l'Etat, et j'espère que telle est l'intention du Gouvernement. C'est ce qu'il devrait faire aussi à Ottawa, à Toronto, à Winnipeg, et dans quelques autres villes de l'Ontario; il préparerait ainsi les voies a la nationalisation des chemins de fer du Canada. Je crois que nous marcherons à grands pas dans l'intérêt public, vers la nationalisation d'un ou plusieurs chemins de fer canadiens.

Je crois aussi qu'un bon moyen pour améliorer les transports serait de la part du Gouvernement de relier l'Intercolonial à un ou deux chemins de fer transcontinentaux et de prendre sous son contrôle les gares dans toutes les villes. Le Gouvernement aurait alors plus de force et serait mieux en état de pouvoir règlementer les taux de transport des fer canadiens.

La question des transports en est une qui s'impose aujourd'hui dans tous les pays progressifs. Bismark était d'avis que la grande question était celle des chemins de fer; Lord Salisbury, lorsqu'il était premier ministre d'Angleterre, disait que la question des transports par chemins de fer était le plus grand problème politique au monde. C'est le plus grand problème qui s'impose aujourd'hui aux Etats-Unis, qui marchent rapidement, à mon avis, vers la nationalisation des utilités publiques. Jusqu'à ce jour les chemins de fer américains ont été exploités par des aventuriers à un point tel qu'ils sont presque ruinés, et si on ne leur permet pas d'élever leurs prix de transport au chiffre qu'ils demandent, aujourd'hui, ils diront au gouvernement: prenez possession des chemins et exploitez-les du mieux que vous pourrez. Ce sentiment se répand dans les Etats-Unis; il fait plus que se répandre ici, et le moyen d'y faire face est, d'après moi, si le Gouvernement doit établir des facilités terminales aux ports de mer, qu'il prenne aussi possession des gares dans les grandes villes et en ait le contrôle. Ce sera un pas qui nous rapprochera de la nationalisation des chemins de fer.

Je désire maintenant faire quelques observations sur la loi des banques qui a été votée à la dernière session, et sur ses effets. L'argent est dans le moment très rare dans le pays, tout le monde l'admet. Nous avons vu plusieurs paniques aux Etats-Unis et depuis longtemps ce pays cherche à y apporter remède. Le Congrès a adopté, il y a quelques semaines seulement, une nouvelle loi concernant le cours monétaire et les banques.

J'ai consacré beaucoup d'attention à la question monétaire lorsque la loi des banques était en discussion dans cette Chambre à la dernière session. Lorsque le bill a été présenté pour la première fois, j'ai dit que je portais plus d'intérêt à la circulation de l'argent, aux caisses d'épargnes et a l'émission des billets par le Gouvernement qu'à la simple organisation d'une banque. Une banque est une institution comme une épicerie en gros, pour ainsi dire, mais nous

avons passé des semaines et des semaines à discuter ce bill, et toutes les lois des banques que nous avons eues dans le pays portaient seulement sur leur organisation. Le point le plus important dans le commerce de banque n'est pas l'organisation de la banque elle-même, mais la circulation de l'argent du pays et la création d'un grand crédit pour le commerce. J'ai essayé d'intéresser la Chambre à la question de la circulation de l'argent et aux moyens à prendre pour l'augmenter à l'avantage du commerce, mais je n'ai pu réussir. Mes honorables collègues se rappelleront peut-être un discours que j'ai prononcé dans cette enceinte sur cette question même. Le comité m'a traité comme un benêt qui ne savait ce qu'il disait lorsqu'il parlait de circulation, mais ce que j'ai dit alors est devenu la vérité d'une façon très frappante aux Etats-Unis. La question qui se posait dans ce pays-là était absolument celle du cours monétaire et de rendre l'argent accessible au commerce, et qu'a-t-on fait? Le Congrès a déclaré d'abord que la concentration dans la ville de New-York de l'argent du pays était contraire à l'intérêt public, et il a substitué à cette concentration un système de banques régionales dispersées dans tout le pays, dont le nombre peut s'élever à douze et dans lesquelles il y aura de grandes réserves d'argent.

Les Etats-Unis ont mis en pratique pour la première fois une autre règle dont l'adoption serait très avantageuse au Canada. Cette règle est adoptée en Europe depuis un siècle, c'est celle de l'escompte à nouveau. Il consiste simplement en ceci: toute banque des Etats-Unis qui se rattache à une banque régionale et qui a de bonnes garanties à offrir est à même de porter ses garanties à cette banque et d'obtenir en échange des billets nationaux, et les billets nationaux ont la même valeur que l'or. Elles se procurent de ces billets nationaux et s'en servent pour parer à la crise monétaire. Au Canada, une banque s'apercevant qu'elle a prêté trop d'argent à ses clients et que ses déposants veulent être remboursés, et qui offrirait d'escompter de nouveau ses émissions, éveillerait aussitôt des soupçons quant à sa stabilité; on dirait que la banque est acculée à une situation difficile. Mais la banque d'Angleterre, dès qu'elle s'aperçoit qu'elle a besoin d'argent, envoie effectivement ses agents dans la rue et déclare aux courtiers et aux autres banques qu'il lui faut, par exemple, un million de livres sterling, contre des titres de première marque qu'elle a escomptés. Nous les

[M. W. F. Maclean].

avons escompté à 4½ p. 100, dit-elle, et nous allons vous les céder à 4⅝. Nous allons perdre la différence, mais nous sommes heureux de la perdre, car nous avons besoin de cette somme, et nous allons l'utiliser pour nos affaires. Cette utile pratique de l'escompte à nouveau a été adoptée par les banques aux Etats-Unis, et elle supprime efficacement les crises monétaires. Et qu'est-ce qui la garantit? Ce n'est pas l'émission des billets de banque, mais l'émission de billets nationaux garantis par la réserve d'or requise à Washington.

Quelle est la distinction à cet égard entre les banques canadiennes et les banques des Etats-Unis? Les banques canadiennes sont préoccupées tous les matins de deux choses. Ce dont les banques les moins importantes ont à s'occuper d'abord, c'est de leur propre circulation. Si elles ont émis beaucoup de billets, elles savent qu'il leur faudra y voir à la chambre de compensation ce jour-là. Mais ce n'est pas tout. Elles ne peuvent prévoir combien de leurs déposants peuvent avoir la veille perdu plus ou moins confiance en elles, ou peut-être préparé un chèque en vue de retirer la totalité de leurs dépôts. Ces chèques sont transmis à la chambre de compensation par une autre banque, ils leur reviendront à onze heures du matin, et elles ont à prendre les mesures nécessaires pour y faire face. A l'heure actuelle, les banques canadiennes se défient elles-mêmes du pays, se défient les unes des autres, et elles gardent d'immenses réserves à leur disposition. Certaines d'entre elles prétendent qu'elles ont 62 p. 100 de tout leur argent en actif liquide, et pourtant elles ne veulent pas l'utiliser, pour ces deux raisons: elles ne peuvent escompter de nouveau; elles doivent protéger leurs propres émissions et être en mesure de payer leurs déposants quand ils réclament leur argent.

Le temps est venu de retirer de la circulation les billets de banque et de leur substituer des billets nationaux et nous pouvons donner à ces banques un meilleur numéraire et le leur donner sur dépôt à 2 p. 100, et elles en retireront plus que de leurs propres émissions. S'il leur est permis d'escompter de nouveau, il ne se trouvera pas une banque craignant de prolonger le crédit accordé à ses clients. Elle saura que nous avons dans ce pays une seule grande banque nationale faisant les affaires du pays grâce à la pratique d'escompter de nouveau et à l'émission de billets nationaux. Là elles peuvent obtenir sur-le-champ le secours nécessaire. Autre chose à remarquer: le gouvernement des Etats-

Unis participe aujourd'hui au commerce de banque de ce pays, et les bénéfices au delà d'une certaine somme doivent être partagés avec le pays. Les banques des Etats-Unis, le président des Etats-Unis et le gouvernement des Etats-Unis auront désormais leur mot à dire, tout comme le gouvernement français, le gouvernement de l'Allemagne, le gouvernement de tous les pays européens, sauf l'Angleterre, ont leur mot à dire à l'égard de l'escompte accepté dans le pays. Il serait à l'avantage de la classe agricole de l'Ouest que quelqu'un exerçant l'autorité ici eût son mot à dire au sujet du taux d'intérêt que les banques ont l'habitude d'exiger là-bas. Il est une autre injustice dont souffrent les habitants de l'Ouest: 10 pour 100 est devenu la règle générale dans l'Ouest parce que nous y avons permis l'établissement d'un tarif de transport-marchandises plus élevé que celui en vigueur dans l'Est, et le cultivateur de l'Ouest, j'en ai bien peur, souffrira de cette injustice tant qu'il n'aura pas bel et bien résolu d'y mettre fin. Il nous faut ici le système perfectionné de banque qu'on a aux Etats-Unis et dans toute l'Europe, et nous ne l'aurons jamais trop tôt. S'il existe une crise monétaire à l'heure actuelle, nous en aurons peut-être une autre plus tard, et le fait se produira souvent. Pour détourner une crise monétaire, il faut avoir à sa disposition un moyen de crédit, un système monétaire flexible, grâce à la pratique de l'escompte de nouveau sous le contrôle de l'Etat et à l'emploi de billets nationaux suffisamment garantis par l'or et autres réserves de la nation; avec cela il ne saurait se produire de crise monétaire comme celle que nous avons eue dans notre pays et celles qui se sont produites aux Etats-Unis.

La preuve s'en trouve dans le fait suivant. Il y a peu de temps, quand les banques des Etats-Unis ont cherché à profiter aux dépens du peuple américain de la tension des affaires, le secrétaire actuel de la trésorerie, un homme très progressif, M. McAdov, prononça les paroles suivantes: J'ai en ma possession $500,000,000 de l'argent de la nation et je le prêterai à n'importe quelle banque. Le taux d'intérêt élevé qu'on s'était proposé de prélever ne fut jamais imposé, l'argent devint abondant et l'argent sera énormément abondant aux Etats-Unis à cause de cette méthode perfectionnée de traiter les affaires de banque. Lorsque nous nous sommes occupés de l'organisation des banques, à la dernière session, nous n'avons pas touché à la question de la circulation. Nous l'avons absolument négligée et si nous voulons ramener la prospérité au pays, nous devons reviser nos lois sur la circulation. La nation doit avoir beaucoup à dire sur les banques et doit s'assurer pour remettre en circulation d'une belle quantité de papier-monnaie amplement garanti par une forte réserve d'or. Si nous faisons cela, nous aurons accompli quelque chose d'utile au pays. Les banques, avec le système actuel, ne peuvent trouver la circulation nécessaire à ce pays et c'est pourquoi on a imaginé, l'année dernière, le subterfuge de vouloir créer une réserve d'or à Montréal. Toute personne qui désirerait se convaincre que c'est bien un subterfuge et qu'il n'a nullement contribué à augmenter la réserve, n'aurait qu'à lire un article du "Montreal Telegraph", paru il y a quelques mois, écrit par l'ex-ministre des Finances, je crois. J'ai lu cet article avec le plus vif intérêt. Il confirme mes propres prévisions et je pourrais ajouter que la circulation du numéraire est l'une de ces questions qui a été absolument négligée chez-nous depuis des années et des années. Nous avons opéré d'après un vieux système, ainsi que l'ont fait les Etats-Unis; mais les Etats-Unis sont entrés dans la voie des réformes et ils nous donnent l'exemple en cela, comme en beaucoup d'autres choses. Si vous voulez vous mettre au fait d'une législation progressive sur ce point, vous devez la chercher aux Etats-Unis et en Angleterre. La législation la plus progressive s'élabore en ce moment aux Etats-Unis. Le peuple de ce pays a été mis en éveil il y a quelques années. On l'avait tant accoutumé à croire qu'il était pourvu de la meilleure forme de gouvernement et de la plus parfaite constitution qu'il y eût au monde!

Les pères de leur constitution étaient traités par eux comme sont les Pères de l'Eglise par les fidèles.

Lorsqu'on y regarde de près, leur constitution ne vaut pas grand'chose et de vastes monopoles ainsi que quantité de choses très injustes ont pu se perpétrer sous son égide. Le travail des enfants existait dans ce jeune pays et il se trouvait des quartiers miséreux dans tous les Etats-Unis. On découvrit que tout, à peu près, était gangrené, le gouvernement était mauvais, et la constitution était devenue archaïque. Mais le peuple se mit à étudier dans les livres l'économie politique et les revues commencèrent à discuter ces questions d'une façon que la presse publique avait négligé de mettre en honneur. L'attitude

des journaux à l'égard d'un grand nombre de ces questions avait été étonnante. J'ai fait partie de la presse pendant longtemps et je suis toujours convaincu qu'un journal n'a pas le droit de prétendre éclairer ses lecteurs s'il n'est pas en possession de la vérité absolue. Les journaux s'imaginent exister de droit divin, mais si vous faites des recherches à travers l'histoire américaine des trente dernières années vous en arriverez à la conclusion que petit à petit les journaux se sont montrés adverses à la cause populaire, tandis qu'au contraire les magazines sont venus à son secours. Le public a commencé à s'intéresser à ces publications qui traitaient des questions d'économie politique, et aujourd'hui il en résulte une vague de réformes politiques. Le progrès y est assez marqué pour mériter qu'on y prête attention. Ils sont plus avancés que nous sur ce point et leur expérience dépasse la nôtre. Ils ont réformé leur loi législative sur les banques et ils sont à amender leurs lois sur la capitalisation des compagnies de chemins de fer. D'un bout à l'autre des Etats-Unis la commission des chemins de fer est venue au secours des expéditeurs et des cultivateurs. Je vois rire le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), peut-être est-il d'opinion que j'expose en ce moment une nouvelle doctrine?

Sir WILFRID LAURIER: Non, je suis de votre avis.

M. W.-F. MACLEAN: Peut-être me croit-il devenu l'un de ses disciples. J'espère plutôt qu'il sera le mien et suivra ma doctrine.

Sir WILFRID LAURIER: Nous échangerons des idées.

M. W.-F. MACLEAN: Maintenant que j'en ai fini avec la loi des banques, j'arrive à la question du coût de la vie. C'est une question de grande importance chez nous. Il est vrai que le coût de l'existence a beaucoup augmenté et il est également vrai que cela est dû à nos méthodes de faire la distribution des choses nécessaires à la vie. Je connais des quartiers dans nombre de villes où il existe des suites et des suites de magasins dont la fonction semblerait-il est de distribuer les choses nécessaires à l'existence.

Il me semble que l'on devrait avoir recours à des méthodes coopératives au moyen desquelles cette distribution, au lieu de coûter, comme la chose se produit fort souvent, 40 et 50 p. 100 du prix que le producteur reçoit pour ses marchandises, et dans certains cas le double de ce montant, pourrait être faite avec plus de satisfaction et d'économie. C'est vrai que l'intermédiaire, le propriétaire de l'entrepôt frigorifique, la coalition, et telle ou telle organisation se conduisent au détriment du peuple. C'est à nous de faire disparaître ces obstacles, de régler cette question et dans cette Chambre et dans les législatures provinciales, de façon à diminuer le coût de la vie.

C'est également vrai que nos cultivateurs font pas produire suffisamment leurs terres. J'ai surveillé le cultivateur canadien, à différents endroits du pays, depuis un grand nombre d'années, et j'en suis arrivé à la conclusion qu'il est plus ou moins attiré par les villes et que c'est son désir de devenir citadin. C'est également une situation particulière aux cultivateurs de ce continent, ou du moins de certaines parties de ce continent, et surtout au Canada, de voir les fermiers produire le moins qu'ils peuvent. S'il faut une politique nationale pour les cultivateurs de ce pays, nous devons les encourager à produire beaucoup plus qu'ils ne le font actuellement, et en quelque sorte leur offrir un meilleur prix, en les mettant en relation immédiate avec le consommateur, tout en fournissant à ce dernier l'occasion d'acheter à meilleur compte. Si mon très honorable ami, dans son désir de nous obtenir le dégrèvement des denrées alimentaires, élabore un projet de ce genre, il aura un bon cheval de bataille, et il verra nombre de citoyens de bonne volonté grossir les rangs de son armée. Mais la première chose à faire, c'est que ce système ait pour base la coopération, afin d'amener nos cultivateurs à produire plus; il devra de plus trouver les moyens de faire parvenir les produits au consommateur à un prix moindre que ceux que l'on paie actuellement, tout en laissant un plus fort profit au cultivateur, en éliminant l'intermédiaire, au bénéfice des deux parties en cause.

Quelle est la politique que l'on devrait suivre au Canada aujourd'hui, relativement à l'agriculture? Nous devrions avoir une politique agricole large, parce que nous sommes face à face avec ce problème de l'agriculture, non seulement dans le Dominion, mais dans les différentes provinces, et tout particulièrement dans l'Ouest. Cela prend une vaste politique nationale pour faire disparaître le fléau des mauvaises herbes dans l'Ouest, et la même chose est

nécessaire pour solutionner la question du drainage dans la province d'Ontario.

Dans cette province, avec un système de drainage et un réseau de bons chemins, vous pouvez dérober, l'automne, trois semaines à l'hiver, et au printemps vous pouvez encore gagner deux semaines pour les travaux de la ferme.

Que de fermes j'ai vues, dans la province d'Ontario, où les travaux devaient être arrêtés en grande partie à cause des mauvais chemins et du manque de drainage.

Nous n'avons jamais eu un automne aussi favorable que l'année dernière, dans Ontario; le résultat, c'est qu'une grande partie du labour d'automne a pu être fait, et je suis heureux que la situation soit à peu près identique dans l'Ouest. Le plus grand obstacle que le cultivateur ait à surmonter dans ce pays, c'est la lutte contre la nature. Cette lutte est si terrible quand il s'agit de la mauvaise température, ou des terres qui baignent dans l'eau, parce qu'elles ne sont pas drainées, surtout au printemps, que le cultivateur doit attendre avant de pouvoir travailler dans ses champs. C'est là l'une des causes de découragement pour le cultivateur, à part du manque de bons chemins. Je ne suis peut-être pas un profond observateur et je ne suis pas sorti d'une famille de cultivateurs, il est vrai; mais j'ai vécu parmi les cultivateurs. J'essaie de faire de la culture moi-même. Je connais intimement presque tous les cultivateurs de mon comté, et je sais les obstacles qu'ils ont à surmonter. Si vous me demandez quels sont les obstacles qui confrontent le cultivateur d'Ontario, je vous répondrai: il a à lutter contre le manque de drainage et contre les mauvais chemins, ce qui l'empêche d'être en relations suivies avec le marché. J'ai le gret de dire que, dans la province d'Ontario, le combat est si terrible, que la race d'excellents cultivateurs qui s'y étaient établis, il y a à peu près trois générations, tend à disparaître; quelques-uns ont été attirés par l'Ouest, d'autres ont changé de besogne, et un bon nombre sont devenus si peu courageux qu'ils ne sont plus en état de faire de la culture dans ces conditions-là. Si c'est là la situation, il est de notre devoir d'essayer de résoudre le problème. Nous devons voir à ce que les méthodes d'agriculture soient améliorées; nous devons voir à donner à ceux qui se destinent à la vie agricole une meilleure éducation, mais, pour en arriver là, nous devons d'abord fournir aux cultivateurs toutes les facilités nécessaires afin qu'ils puissent retirer des profits de leur industrie.

La province d'Ontario a inauguré sa politique hydro-électrique, destinée à fournir le transport et la force motrice à bon marché sur la ferme, l'éclairage de la maison et des étables, et de cette façon contribuer à rendre plus confortable la vie à la campagne.

Des améliorations de ce genre, qui peuvent être faites par le Gouvernement, doivent s'accomplir au plus tôt, si nous voulons garder nos Canadiens sur leurs fermes. Nos cultivateurs ne seraient pas attirés vers les villes, et vers d'autres occupations, et ils ne prendraient pas le chemin de l'Ouest, si la lutte n'était pas aussi rude; la conséquence c'est qu'ils essaient d'en faire le moins qu'ils peuvent. Le but principal que poursuit le cultivateur européen, c'est de faire rendre à la terre tout ce qu'elle peut en qualité et en quantité. Dans notre pays, au contraire, la devise semble être: peu produire, et en quantité simplement suffisante pour faire face aux nécessités de l'existence.

L'Etat doit faire quelque chose pour l'encouragement de l'agriculture. Voyez ce qu'a fait le Danemark dans ce but. Ce que font les cultivateurs du Danemark en Angleterre a de quoi nous étonner. L'encouragement donné à l'agriculture au Danemark n'a rien de comparable dans aucun pays du monde. L'Italie y arrive; la France est splendidement cultivée; Frédéric le Grand a enseigné aux Allemands la manière d'égoutter le sol, et il a commencé par les régions dont il était lui-même le propriétaire. L'amélioration des cultures sous un régime gouvernemental qui l'encourage est un des traits caractéristiques de l'Europe, et il faudra qu'il en soit ainsi du Canada. Des terres de moindre étendue seront cultivées; des changements devront se produire dans le système actuel, et le Gouvernement du Canada de même que les gouvernements provinciaux élaboreront une politique dans cette vue. De grandes améliorations se produisent à l'heure qu'il est dans la magnifique région fruitière du Niagara et tout le long de la côte nord du lac Erié. Mais ces améliorations sont le fait, dans une grande mesure, de compagnies riches, et, quant à moi, j'aime peu une culture systématique dirigée par des sociétés sur de grandes étendues de territoire. Je suis plutôt en faveur de ces cultures particulières où le petit cultivateur, maître de son champ, exécute lui-même une grande par-

tie de la besogne. Je voudrais que le Gouvernement dirigeât les travaux de ces petits cultivateurs; je voudrais la coopération du Gouvernement fédéral et du gouvernement provincial pour enseigner aux cultivateurs les choses nécessaires à un travail fructueux. Ce qu'il nous faut au Canada, c'est de produire beaucoup, avec un terrain comparativement peu étendu. Plus j'étudie la question et plus je circule parmi les cultivateurs de ma province, plus je me convainc qu'il ne s'y trouve point d'homme trop capable à qui confier la direction de l'agriculture dans cette province. Il y a là d'immenses ressources, et mon avis à toutes les provinces sera de se mettre à encourager l'agriculture, de prendre avantage de tout ce qu'elles peuvent obtenir du gouvernement central, d'élaborer et d'exécuter avec vigueur des plans convenablement mûris. Deux excellentes mesures avaient été proposées au Parlement, l'une relative aux bonnes routes, l'autre à un enseignement agricole, et, quoiqu'il se puisse élever des objections tirées de nos lois fondamentales contre ces mesures, ce n'est pas de quoi il s'agit pour le moment. Ce qu'il nous faut pour la solution du problème de la vie chère, c'est d'accroître la production agricole, c'est de fournir aux cultivateurs le moyen d'atteindre directement le consommateur.

De là, je crois, résultera pour les cultivateurs des prix plus élevés et pour le consommateur des prix moindres. Il n'est pas impossible d'arriver à cela, mais il y faut de la prévoyance, de l'organisation, une coopération des cultivateurs avec les consommateurs. Le plus qui se puisse obtenir de cette commission qui va faire le tour du pays, c'est qu'elle nous renseigne sur la différence qui existe entre ce que le cultivateur reçoit et ce que paye le consommateur; et c'est déjà quelque chose.

J'ai été heureux d'entendre mon honorable ami de Dundas (M. Broder) parler d'encouragement à l'agriculture, et je crois que, dans cette Chambre comme dans toutes les législatures provinciales, nous devons tous, à quelque parti que nous appartenions, faire œuvre commune dans un effort pour que ce pays devienne ce que la nature a voulu qu'il soit, c'est-à-dire le pays agricole par excellence. Que le Parlement et le Gouvernement fédéral, que les législatures et les gouvernements de toutes les provinces joignent leurs efforts pour l'amélioration de la culture au Canada dans le sens que j'ai indiqué aujourd'hui.

[M. W. F. Maclean].

M. EDWARDS: L'honorable député considérerait-il comme préjudiciable aux cultivateurs la règle de ne travailler que huit heures par jour?

M. MACLEAN: Il se peut que cela fasse grandement tort aux cultivateurs, mais il aura à y pourvoir. Un des maux qui affligent nos cultivateurs, c'est d'avoir encore à apprendre qu'il y a tout à gagner à employer un aide capable, à lui payer un bon salaire, et même à lui fournir un logement sur la terre où il travaille. Je connais dans ce pays mainte et mainte ferme où l'ouvrier des champs n'a pas d'endroit où loger.

M. EDWARDS: Considéreriez-vous la journée de huit heures comme une cause de faiblesse pour le cultivateur?

M. MACLEAN: Je ne sais trop. Pour que cela devienne un élément avec lequel il faille compter, il faudra, je le crois, du temps, et alors les choses auront à s'arranger d'elles-mêmes.

M. CARVELL: Et le consommateur aura à payer plus cher.

M. MACLEAN: Sans doute, en fin de compte, cela retombera de quelque façon sur le public et si le peuple est partisan de la journée de huit heures pour l'artisan, il devra se faire partisan de la même réforme pour le cultivateur, sauf, bien entendu, le cas où le cultivateur exploite lui-même son domaine agricole. Voilà pourquoi je veux que le cultivateur et sa famille fassent eux-mêmes l'exploitation de leur terre et se livrent à la culture intensive sur un domaine de peu d'étendue, au lieu d'éparpiller leur labeur sur de grandes terres.

Un mot ou deux sur la question navale et j'ai fini. Je regrette que le Canada soit en pareille posture à cet égard. C'est une cruelle situation pour notre peuple. Nous sommes déchus quelque peu de notre réputation, aux yeux du monde, par suite de notre impuissance à régler cette question. Je ne veux jeter de blâme sur personne; seulement, j'en reviens à mon culte des héros et je veux citer quelques paroles prononcées, il y a quelques jours, par Woodrow Wilson, au sujet des questions d'ordre public:

> La législation a son ambiance, comme tout le reste, et cette atmosphère saturée d'entente cordiale, de concessions mutuelles que nous respirons aujourd'hui avec tant de consolation est matière à félicitations. Voilà qui est bien propre à alléger notre tâche et à la rendre moins onéreuse qu'elle ne l'eût été, s'il nous eût fallu continuer à agir au milieu de cette atmosphère

imprégnée de ces soupçons et de cet antagonisme qui nous ont si longtemps mis dans l'impuissance d'aborder l'étude de ces questions avec un esprit loyal et sans parti pris. La législation créative, quand elle est couronnée de succès, est toujours l'incarnation de l'expérience, fruit de la conviction et d'une opinion publique éclairée qui, en définitive, résulte de cette expérience.

Il s'est créé ici une atmosphère de soupçons et de défiance, par suite de l'attitude du Canada touchant l'aide à accorder à la mère patrie en matière navale. Je ne veux nullement faire la répartition des responsabilités; je me borne à exprimer mon regret. Tout Canadien en dehors de cette Chambre déplore qu'on ait abordé l'étude de cette question au milieu d'une atmosphère chargée de défiance et de soupçons. Pourquoi cette situation s'est-elle produite? Pourquoi cette atmosphère détestable a-t-elle entouré la question? Cette cause, il ne faut pas la rechercher dans la province d'Ontario; car s'il est une chose dont les citoyens d'Ontario se forment une haute idée, c'est leur devoir envers l'empire, et s'il est un endroit où l'opinion publique s'affirme hautement au pays, c'est au voisinage de ce qu'on appelait la source du lac Ontario. Nous qui habitons là-haut et qui parfois avons si peu à dire sur le Gouvernement de ce pays, nous tâchons de nous former de justes idées au sujet des grandes questions publiques, et par le passé nous avons en quelque mesure stimulé la pensée du Canada et ouvert de nouveaux horizons sur les questions politiques. Nous ne respirons pas là-bas cette atmosphère de doute et de défiance sur cette question. Je ne prétends pas indiquer ici le lieu d'origine de cette atmosphère.

Si j'affirmais qu'il faut en rechercher l'origine en partie à Montréal, je ne voudrais nullement affirmer qu'il faut en faire remonter la source à la population française de la province de Québec. Non, s'il fallait remonter à la genèse de cette atmosphère de doute, je désignerais certaines influences anglophobes, qui font connaître leur pensée dans la presse et qui ont tenu une attitude pleine de fourberie sur cette question. Il existe donc une atmosphère de doute, de défiance autour de cette question. Le Parlement et le pays ne pourraient-ils pas s'entendre, et au milieu d'une atmosphère, claire et pure, imprégnée de patriotisme, reconnaissant leur devoir envers l'empire, orienter leurs efforts vers une contribution en argent qui prouvera que leur cœur est avec la mère patrie?

Pas de récriminations sur le passé. Si l'atmosphère peut se purifier, je suis prêt à assumer demain même, dans l'humble mesure de mes forces, la responsabilité de faire voter par la Chambre et par le Sénat du Canada un crédit important pour venir en aide à la mère patrie, à titre de reconnaissance du devoir qui nous incombe de lui prêter main-forte pour la défense de l'empire.

M. A. VERVILLE (Maisonneuve) Je serai bref; mais j'ai le devoir de présenter une courte observation au sujet de certaines omissions du discours du trône. L'an dernier, j'ai fait remarquer à cette Chambre qu'à l'ouverture de deux sessions le discours du trône avait omis de mentionner la cause du travail. D'après les observations formulées l'an dernier, je pensais que, cette session-ci, on ferait figurer au discours du trône quelque déclaration qui ferait naître chez les populations ouvrières l'espoir de quelque mesure législative tendant à améliorer leur condition. Cependant, le discours du trône, cette année, ne contient pas un mot à ce sujet. Je le répète, j'en suis convaincu, le Gouvernement actuel est hostile envers les populations ouvrières. L'an dernier, j'ai dit que je croyais que le Gouvernement était hostile; mais après avoir entendu le discours du trône de cette année, je demeure convaincu de cette hostilité, et nombre de personnes avec lesquelles je suis venu en contact se rangent à cet avis.

La question du prix élevé de la vie a été débattue depuis quelques jours. Je veux y consacrer quelques minutes.

Quand le Gouvernement vit que dans tout le pays il existait un malaise, il se décida à nommer une commission chargée de s'enquérir des causes réelles de l'augmentation du coût de l'existence. Je ne blâmerais pas le Gouvernement d'avoir nommé une commission s'il avait pris un moyen immédiat de remédier à cette situation. Je ne crois pas que lorsqu'un homme voit sa maison en feu il doit prévenir la brigade des pompiers par la poste. Il sonne généralement l'alarme parce qu'il a besoin de secours immédiat. La faim est dans un grand nombre de maisons d'ouvriers du pays et il me semble qu'on devrait agir immédiatement.

On pourra me demander quelles sont les raisons de l'augmentation du prix de l'existence. Il y a beaucoup de raisons et naturellement nous pouvons différer sur leurs causes. Suivant moi, il y a trois raisons principales: le tarif et l'excès de capitalisation des trusts et des mergers dont a parlé mon honorable ami, mais sans doute il a surtout eu en vue la surcapitalisation

des chemins de fer. L'excès de capitalisation de toutes les industries, des trusts et des mergers est une des causes. La troisième cause est la mise en opération des entrepôts frigorifiques dans le pays. Ce sont les trois causes principales, bien qu'il y en ait d'autres que la Chambre devrait étudier immédiatement et dont elle aurait dû s'occuper depuis longtemps.

Pendant la dernière session, j'ai donné les chiffres de l'exploitation des entreprises frigorifiques et à la dernière session également, ainsi qu'à la session précédente, j'ai donné les chiffres relatifs aux trusts et aux mergers. Au cours du débat actuel, j'ai entendu le premier ministre demander au très honorable leader de l'opposition ce qu'il avait fait pendant les quatorze ou quinze ans qu'il a été au pouvoir, pour prévenir l'existence de ces trusts et de ces mergers. Quiconque a étudié les conditions économiques et spécialement le côté financier de ces entreprises sait que 56 de ces trusts et de ces mergers ont été formés dans les cinq dernières années. Il n'y a que quatre ans que ces trusts et ces mergers ont commencé sérieusement leurs opérations. En 1910, l'entente de la réciprocité qui était soumise à la Chambre—et à ce propos, si l'on croit que l'idée est morte, je suis d'avis qu'elle est toujours vivante—avait pour but d'intervenir dans les opérations des trusts et des mergers qui devenaient puissants. En 1912, je crois qu'il s'en forma 19 et comme je l'ai dit, en cinq ans il y en eut 56.

J'ai calculé le montant que chaque ouvrier aura à verser pour payer un intérêt sur le capital gonflé des trusts et des mergers et je donnerai ces chiffres plus tard à la Chambre. Avant tout, je veux parler de la question du tarif. Combien l'ouvrier a-t-il à payer sur le tarif?

D'abord, pour les vêtements, il doit payer un peu plus de quarante dollars par an pour le tarif seulement. J'ai pris le tarif préférentiel sur les vêtements, parce que nous avons cet avantage avec l'Angleterre. Il doit payer ensuite pour les produits alimentaires un peu plus de soixante dollars par an comme tarif et les cultivateurs n'en retirent aucun bénéfice. Quand vous prenez en considération cette somme de $100 et aussi environ $183 qu'il doit payer pour le capital gonflé des trusts et des mergers et quand vous comparez ce montant à tout ce qu'il peut gagner par an, vous pouvez bien vous demander comment il lui est possible d'entretenir sa famille d'une façon convenable. Depuis que le tarif américain a été changé, le coût de l'existence—je parle de la ville de Montréal, parce que je suis plus familier avec la situation qui y règne qu'avec celle d'autres localités—a augmenté de 19 p. 100. Permettez-moi de vous donner les chiffres sur lesquels se trouve basé ce renseignement. Je donnerai les cotes du marché dont la dernière a été prise le 24 courant et les autres en septembre dernier:

	Augmentation p. 100
Bœuf rôti	30
Beefsteaks	30
Rognons	46
Veau rôti	11
Côtelettes de veau	11
Bœuf salé	32
Agneau	42
Porc rôti	18
Côtelettes de porc	10
Saucisses	27
Bœuf, 2e qualité	20
Bacon	02
Porc salé	05
Saucisses, 2e qualité	20

Cela fait une moyenne de 19 p. 100 depuis que le tarif Wilson est entré en vigueur. J'ai dit à la session dernière que le Gouvernement serait probablement obligé par les conditions économiques de nous donner la réciprocité. Je suis maintenant convaincu que cela doit résulter de l'augmentation du coût de l'existence et du changement de tarif aux Etats-Unis. On a pris l'habitude de parler du tarif de douane comme d'une arme contre un ennemi ou du moins contre un voisin dangereux. Je ne vois pas qu'un tel danger existe.

Je n'ai pas l'intention d'entrer dans des détails au sujet des cultivateurs et de dire comment ils seraient affectés, parce qu'il y aura une occasion d'en parler au moment du budget. Mais je veux dire un mot des entrepôts frigorifiques. J'ai lu que c'était un homme du nom de Charles Tellier qui avait découvert le procédé de l'emmagasinage à froid. Il est mort récemment à Paris.

J'ai lu quelques-uns de ses ouvrages et il est évident que c'est au point de vue humanitaire qu'il a écrit ; il se réjouissait d'une découverte qu'il croyait devoir profiter au commun des mortels. Jusqu'à ces derniers temps, nous étions tous de cet avis. Mais à l'heure présente, ce système est exploité au détriment de la masse des consommateurs et aussi des cultivateurs. Je vois avec plaisir, au Feuilleton, un projet de loi concernant les entrepôts frigorifiques. J'ignore ce que sera ce bill, mais je suppose qu'il aura pour effet de réglementer les opérations de ces établissements.

Un mot maintenant de la question des sans-travail qui rend actuellement si pénible la cherté de la vie. L'honorable chef de l'opposition a déclaré l'autre jour qu'il y a, en ce moment, 100,000 hommes qui ne trou-

vent pas de travail au Canada. Je suis en relations avec assez d'associations ouvrières pour savoir que ce chiffre n'est pas exagéré. Hier soir, l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) nous a dit que le nombre des sans-travail à Vancouver était très élevé. Il va sans dire que cette déclaration a été niée. Je vois par les "Débats" que l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) a prétendu que le nombre des sans-travail dans cette ville ne dépassait pas 2,500.

J'affirme que dans la seule ville de Vancouver et dans la seule industrie de la construction, il y a actuellement 4,500 ouvriers sans travail. Durant les quatre derniers mois, 10,000 personnes ont quitté la Colombie-Anglaise pour se rendre dans les ports américains, par suite du manque d'emploi. Dans la ville de Vancouver et sa banlieue, des calculs modérés portent à 10,000 le chiffre actuel des sans-travail. On me demandera peut-être sur quoi je m'appuie pour faire cette affirmation. Quand j'ai entendu dire hier soir que le nombre des sans-travail à Vancouver ne dépassait pas 2,500, j'ai été tellement surpris que j'ai pris la peine de télégraphier et je vais donner à la Chambre lecture de la réponse que j'ai reçue cet après-midi même. L'honorable député de Vancouver, qui entre en ce moment, n'osera pas révoquer en doute la compétence de celui qui a mis son nom au bas de ce télégramme:

D'après les rapports des fonctionnaires de l'immigration aux Etats-Unis, 10,000 personnes ont quitté la Colombie-Anglaise dans les quatre dernier mois pour aller aux Etat-Unis, 4,500 sont encore sans emploi dans l'industrie de la construction seulement, d'après le rapport remis au maire par le conseil du Travail. D'après des calculs modérés, le nombre des sans-travail dans la ville de Vancouver et sa banlieue dépasserait 10,000. Les autorités municipales et les associations de bienfaisance ne suffisent pas à pourvoir aux besoins des sans-travail. La situation deviendra très grave à moins que des travaux publics ne soient promptement entrepris.

R. P. Petitpiece.

J'ai été très surpris d'entendre la déclaration de l'honorable député de Vancouver hier après-midi, mais je ne pouvais pas décemment intervenir dans le débat. Vu cependant que certains journaux avaient émis des prétentions semblables à celles de l'honorable député, j'ai pris sur moi de me procurer un état officiel.

M. LEMIEUX: Est-ce une fausse dépêche?

M. VERVILLE: Elle est maintenant la propriété de la Chambre. Ce qui se passe à Vancouver me paraît exister dans toutes les autres villes. Tout le monde demande de l'ouvrage—ce n'est pas du pain, mais de l'ouvrage que les ouvriers demandent. La situation semble être la même dans tout le Canada. Notre ministre du Travail (M. Crothers) a eu l'avantage de parcourir le pays durant la vacance. Naturellement, il est allé dans la Colombie-Anglaise et il est à présumer que nous aurons bientôt un rapport constatant tout le bien qu'il a fait pendant son séjour sur le littoral du Pacifique. Nous aurons probablement aussi un rapport sur l'état exact de la situation dans les Provinces maritimes. Je vois par les journaux qu'il est allé à Sydney et l'on rapporte qu'il a trouvé que tout était pour le mieux dans cette localité. Je ne suis pas tout à fait de cet avis. J'ai aussi visité la ville de Sydney, mais j'ai surtout fréquenté l'autre partie de la population, celle qui souffre et manque d'ouvrage. C'est peut-être la raison pour laquelle nous n'avons pas rapporté les mêmes impressions de notre voyage.

M. LEMIEUX: Quel est le nombre des sans-travail à Montréal?

M. VERVILLE: Il est assez difficile de donner le nombre exact, et voici pourquoi. Le nombre en est beaucoup plus considérable dans une partie de la semaine que dans une autre, car beaucoup d'ouvriers ne travaillent que quelques jours par semaine. La semaine dernière, un grand atelier de locomotives, à la Longue-Pointe, a congédié, j'ignore pour combien de temps, environ 1,700 ouvriers, parce que les commandes faisaient défaut. Dix-sept cents ouvriers congédiés, cela veut dire que le pouvoir d'achat de ces ouvriers se trouve, du coup, diminué de 75 p. 100.

On entend souvent parler d'excédents de production dans les articles manufacturés, mais il ne faut pas oublier qu'il doit nécessairement y avoir un excédent de production quand les commandes font défaut. On prétend que la situation est excellente par tout le pays et que les cultivateurs sont prospères. Oui, ils sont prospères, mais le jour de la rétribution arrivera et peut-être avant deux mois. Il ne faut pas s'attendre à ce que la diminution subite des commandes dans les villes atteigne immédiatement le cultivateur; mais dans quelques mois, il ne pourra plus vendre ses produits, parce que la population des villes n'aura pas d'argent pour les acheter. Les cultivateurs seront sûrement atteints, parce qu'il y a un grand nombre d'articles

nécessaires qu'ils ne produisent pas et qu'ils devront acheter.

L'honorable député de Dundas (M. Broder) a dit, l'autre jour: Pourquoi ne pas régler tout cela à l'ancienne façon? Oui, pourquoi ne pas se servir de chandelles au lieu de lumière électrique? Nous ne devons pas entraver la marche du progrès. On ne peut s'attendre à voir le cultivateur fabriquer ses propres charrettes et ses wagons, les harnais et les chaussures dont il a besoin; il lui faut acheter tous ces articles, ce qui représente une dépense assez élevée, certes; le cultivateur doit acquitter de lourds impôts sur les marchandises qu'il est obligé d'acheter. Dans le mémoire soumis par les producteurs de grains de l'Ouest, j'observe qu'il est impossible que cet état de choses subsiste longtemps encore. Je sais que le présent Gouvernement est lié à une politique de protection élevée. Je ne le blâme pas, parce que le peuple, lorsqu'il lui a confié la direction des affaires, a dit à ce Gouvernement: Vous allez augmenter le tarif, et cela est possible, et ne cherchez pas à le diminuer. Au cours de la campagne électorale, on a dit que si les électeurs se prononçaient en faveur de la réciprocité, les manufacturiers du pays fermeraient les portes de leurs établissements et congédieraient leurs ouvriers. La réciprocité ne fut pas votée et les portes des fabriques sont fermées, ce qui laisse supposer que si la convention de réciprocité eut été approuvée par la majorité des électeurs du pays, les manufactures seraient ouvertes aujourd hui.

Certains honorables députés ont dit que la manière de vivre avait beaucoup à faire dans cette augmentation du prix de la vie. Il arrive quelquefois que les ouvriers vivent dans le luxe; ils achètent un trop grand nombre d'articles dont ils pourraient se passer, et ils ne tiennent pas assez compte du montant d'argent qu'ils dépensent à l'achat de ces marchandises. Toutefois, voyons si l'usage de ces articles de luxe nuit aux intérêts du commerce. L'autre jour, l'honorable député de Dundas (M. Broder) a parlé d'automobiles. J'ose espérer sincèrement qu'aucun membre de cette Chambre n'imagine que les ouvriers achètent des automobiles. Je ne blâme pas un homme d'affaires qui possède un automobile, parce que la valeur de la matière brute qui entre dans la construction de cette voiture représente, en vérité, une somme très minime; tout dépend de la main-d'œuvre et, s'il en est ainsi, ce n'est pas là ce qu'on pourrait appeler du luxe. Mais s'il m'arrive de voir un diamant dans la même maison, je dis que c'est là du luxe, parceque notre main-d'œuvre n'a pas produit cet article.

On a dit encore que les ouvriers n'ont pas besoin de s'habiller aussi richement. Il serait peut-être plus avantageux pour eux d'agir autrement, ce qui leur permettrait d'épargner de l'argent. Comment se fait-il que je suis obligé de payer un habit fabriqué au Canada $10 plus cher que je ne paierais un vêtement semblable en Angleterre? Je ne m'oppose pas à ce que le propriétaire d'une filature s'enrichisse, mais je ne puis souffrir qu'il le fasse à mes dépens. Il est vrai que de l'autre côté de l'océan on peut acheter pour $10 un habillement qui se vend $25 et plus au Canada. Mais on dit: la main-d'œuvre coûte moins cher là-bas qu'ici. Le travail de confection de cet habit représente $1 et c'est la différence entre le coût de la main-d'œuvre au Canada, et celui de la main-d'œuvre, en Angleterre, qui occasionne cet écart. Je soutiens que cela n'a pas sa raison d'être et qu'on doit voir à faire disparaître, d'une façon ou d'une autre, cette anomalie flagrante.

Je prétends encore qu'en ce qui concerne les choses nécessaires à la vie, le Gouvernement devrait prendre les moyens de fournir à bon marché des aliments à la population qui souffre. Celle-ci ne demande pas qu'on lui donne du pain; elle insiste qu'on lui fournisse de l'ouvrage; mais si on ignore sa prière, il va sans dire qu'on doit lui fournir le moyen d'avoir du pain.

L'an dernier, j'ai fait une prophétie au sujet de l'état de choses qui existe aujourd'hui, prophétie qui s'est pleinement réalisée, et quiconque étudie ces graves problèmes, à la lumière des principes de l'économie politique, ne peut s'empêcher de savoir ce qui va se produire. Je ne me targue pas d'avoir les connaissances professionnelles voulues dans la question, ni de parler en me posant en étudiant versé dans la science de l'économie politique, non, je parle en me plaçant au point de vue pratique des choses.

Ils ne sont pas rare ceux qui ignorent, aujourd'hui, ce qu'un dollar leur permet d'acheter et c'est là un des problèmes les plus sérieux que le pays doit résoudre, à l'heure qu'il est. La situation peut devenir moins tendue, et j'exprime l'avis qu'en notre qualité de législateurs, nous serons responsables de tout ce qui peut se produire dans les cités, les villes ou les villages, enfin partout où il y a une population ouvrière. Quelques membres de cette Chambre ont prétendu que les cités et les villes attirent

la population rurale et que, va sans dire, le malaise provient de ce que le nombre d'ouvriers de ferme est trop restreint pour qu'on soit en état d'expédier la besogne voulue. Les habitants des campagnes disent que les villes offrent trop d'attraits aux ouvriers, mais a-t-on jamais vu une municipalité qui possède une chute d'eau qui ne fût pas prête à payer un montant considérable aux directeurs d'une industrie puissante pour les engager à établir cette dernière dans ses limites, privant ainsi la terre des bras dont elle a besoin? La population des campagnes désire, dans nombre de cas, payer une subvention, que la municipalité intéressée possède ou non une chute d'eau, dans le but d'avoir dans ses environs une industrie qui donne de l'ouvrage à cent ouvriers, hommes ou femmes. C'est ainsi que les fils et les filles des cultivateurs sont portés à quitter la ferme et à travailler près de la maison de leurs parents, dans une petite ville ou un village, suivant le cas. Il peut arriver que la municipalité consenti à payer $25,000 ou $30,000 à une industrie qui ne vaut pas $10,000.

Si les gens se portent vers les villes, la faute en est à la population du pays en général autant qu'à celle des villes mêmes; la faute en est aux grands industriels qui tiennent tant à avoir beaucoup de monde sous la main quand ils ont de l'emploi à donner. Ils sont parfois bien aises que trois ou quatre personnes se présentent pour un même emploi.

Quand le travail vient à manquer à ceux qui ont déserté la campagne pour aller habiter à la ville, ces gens se trouvent à la charge des autorités municipales—la dépêche dont communication a été donnée ce soir fait voir que le cas s'est produit à Vancouver. L'observation est également applicable à Toronto, à Montréal et aux autres grandes villes. Telle est la situation véritable.

Je reprends ma place en priant le Gouvernement de prendre sans tarder quelque mesure effective, de ne pas attendre le rapport de la commission, car on sait d'avance qu'elles seront les conclusions de ce rapport, puisque nous sommes au fait des conditions économiques qui prévalent dans le pays. Nous savons aussi que ce rapport n'apportera aucun soulagement à la détresse qui règne en ce moment dans les grandes et les petites villes; c'est pourquoi je demande au Gouvernement d'intervenir immédiatement, soit en faisant exécuter d'importants ouvrages publics dans les différentes villes, soit en modifiant le tarif sans plus tarder, afin d'apporter quelque soulagement aux ouvriers et de les aider à supporter les rigueurs de l'hiver.

(L'amendement de sir Wilfrid Laurier est mis aux voix et repoussé)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Béland,	MacNutt,
Bickerdike,	McCoig,
Boivin,	McCraney,
Bourassa,	McCrea,
Boyer,	McKenzie,
Brouillard,	McLean (Sunbury),
Buchanan,	McMillan,
Cardin,	Marcil (Bonaventure),
Carvell,	Marcile (Bagot),
Charlton,	Martin (Montréal,
Chisholm (Inverness),	Ste-Marie),
Clark (Red-Deer),	Martin (Regina),
Delisle,	Michaud,
Demers,	Molloy,
Douglas,	Murphy,
Ethier,	Nesbitt,
Fortier,	Neely,
Gauthier (St-	Oliver,
Hyacinthe),	Pacaud,
Gauvreau,	Papineau,
German,	Proulx,
Graham,	Reid (Ristigouche),
Hughes (King,	Robb,
(I.P.-E),	Ross,
Kyte,	Séguin,
Lachance,	Sinclair,
Lafortune,	Thomson
Lanctôt,	(Qu'Appelle),
Lapointe	Tobin,
(Kamouraska),	Truax,
Laurier (sir Wilfrid),	Turgeon,
Law,	Verville,
Lemieux,	Warnock et
Loggie,	White
Macdonald,	(Victoria) (Alta).—64
Maclean (Halifax),	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Clark (Bruce),
Alguire,	Clarke (Wellington),
Ames,	Clements,
Armstrong (Lambton),	Cockshutt,
Armstrong (York,O.),	Cromwell,
Arthurs,	Crothers,
Ball,	Doherty,
Barker,	Edwards,
Barnard,	Fisher,
Barrette,	Forget (sir Rodolphe),
Beattie,	Foster (Toronto, N.),
Bellemare,	Fowler,
Bennett (Calgary),	Fripp,
Bennett (Simcoe),	Garland,
Best,	Girard,
Blain,	Glass,
Blondin,	Green,
Boulay,	Guilbault,
Bowman,	Hanna,
Boyce,	Hartt,
Boys,	Hazen,
Brabazon,	Henderson,
Bradbury,	Hughes (Victoria, O.),
Broder,	Kemp,
Burnham,	Lamarche,
Burrell,	Lavallée,

L'Espérance,
Lewis,
Macdonell,
Maclean (York, O.),
McCurdy,
McKay,
McLean (Queen) (I.P.-E.),
Marshall,
Meighen,
Merner,
Middlebro,
Mondou,
Morphy,
Morris,
Morrison,
Nantel,
Nicholson,
Nickle,
Paquet,
Paul,
Pelletier,
Perley,
Rainville,
Reid (Grenville),
Rhodes,
Robidoux,
Roche,
Rogers,
Schaffner,
Sévigny,
Sexsmith,
Sharpe (Lisgar),
Sharpe (Ontario),
Shepherd,
Smith,
Smyth,
Stanfield,
Steele,
Stevens,
Stewart (Hamilton),
Stewart (Lunenburg),
Sutherland,
Thoburn,
Thompson (Yukon),
Thornton,
Tremain,
Walker,
Wallace,
Webster,
Weichel,
White (Renfrew),
Wilcox,
Wilson (Wentworth),
Wright.—108.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Borden,	Pardee,
Clare,	Cash,
Coderre,	Wilson (Laval),
Cochrane,	Devlin,
Carrick,	Lapointe (Montréal),
Hepburn,	Lovell,
Lalor,	Richards,
Munson,	Cruise,
Jameson,	Bureau,
Taylor,	Martin (Régina),
Baker,	Kay,
Foster (King),	Carroll,
White (Leeds),	Emmerson,
Davidson,	Chisholm (Antigonish),
Monk,	Gordon,
McLeod,	Knowles,
Porter,	Champagne,
Lancaster,	Guthrie,
Osler,	Pugsley,
Aikins,	Turriff,
Northrup,	Power,
Currie.	Clark (Essex).

M. PARDEE: J'ai pairé avec le premier ministre ; autrement, j'aurais appuyé l'amendement.

M. GUTHRIE: J'ai pairé avec le représentant de Lincoln (M. Lancaster); sans cela, j'aurais voté pour l'amendement.

M. CARROLL: J'ai pairé avec le député de King (N.-B.) (M. Foster); autrement, j'aurais donné ma voix en faveur de l'amendement.

M. DAVIDSON: J'ai pairé avec le représentant d'Antigonish (M. Chisholm); sans cela, j'aurais voté contre l'amendement.

M. CARRICK: J'ai pairé avec le député de la division Saint-Jacques de Montréal (M. Lapointe); autrement, j'aurais voté contre l'amendement.

M. l'Orateur met aux voix l'adoption de l'adresse.

M. D. B. NEELY (Humboldt): Monsieur l'Orateur, vu que l'heure est avancée et que je désire faire des commentaires sur l'adresse et soumettre en terminant un amendement qui pourrait provoquer un débat plus ou moins long, je demanderai au leader de la Chambre de consentir à ce que je propose que la suite de la discussion soit renvoyée à un autre jour.

L'hon. GEORGE-E. FOSTER: J'avais compris qu'il existait une entente entre les deux côtés de la Chambre pour adopter l'adresse ce soir.

Quelques VOIX: Non, non.

M. FOSTER: C'est certainement ce que nous pensions de ce côté (la droite) et je n'ai pas entendu dire qu'il en était autrement avant que l'honorable député n'eût pris la parole. Si la discussion doit se poursuivre, cela voudra dire, bien entendu, que l'entente est rompue. C'est malheureux pour cette entente et plus malheureux pour celles qu'il s'agira de conclure à l'avenir. J'appelle l'attention de mon très honorable ami sur ce que nous avons compris de ce côté-ci, et je le prie de dire ce qu'il y a à faire.

Sir WILFRID LAURIER: Je m'étonne d'entendre dire qu'il y a eu une entente semblable. Je n'en ai jamais entendu parler. Je ne crois pas qu'une telle entente ait été conclue. Je crois qu'il a été convenu de clore le débat sur le présent amendement, mais c'est là tout ce que je sais.

M. STANFIELD: Pour aider l'incident, je dirai qu'il y a peut-être eu un petit malentendu. J'ai compris que le scrutin devait avoir lieu ce soir. J'ai peut-être eu tort d'en conclure que le sort de l'adresse devait être réglé.

M. FOSTER: Malgré la déception, qui est partagée, j'en suis certain, par les membres de la droite, que me cause la déclaration de l'honorable député, j'imagine que sa motion signifie qu'il y aura un débat plus ou moins long sur l'amendement qu'il doit proposer. Dans ces circonstances, je ne crois pas qu'il soit bon de nous obstiner et de rester ici jusqu'à l'aurore, mais j'aimerais que mon très honorable ami nous donnât une idée du temps où la discussion de l'adresse devra prendre fin.

Sir WILFRID LAURIER: La gauche ne désire pas prolonger le débat, mais quelques-uns de nos amis veulent traiter la question. Je ne crois pas que la discussion se prolonge beaucoup, mais je ne veux pas prendre d'engagement quant à sa durée. Je ferai observer qu'il ne devrait pas y avoir de malentendu entre les deux côtés de la Chambre, surtout au sujet d'une convention avec le représentant de Colchester (M. Stanfield). J'accepterais sa parole dans toutes les circonstances et je lui fournirais avec plaisir l'occasion d'en faire autant. Si le député de Colchester nous disait qu'il a compris que le débat devait prendre fin ce soir, je me rendrais aussitôt, mais il y a certainement eu un malentendu.

(La motion est adoptée, et la suite du débat est renvoyée à une autre séance.)

Sur la proposition de l'honorable George E. Foster, la séance est levée à minuit et cinq minutes mercredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mercredi, 28 janvier 1914.

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

COMITES SPECIAUX PERMANENTS.

L'hon. J. D. REID (ministre des Douanes) dépose le rapport suivant du comité spécial nommé pour préparer et faire rapport, avec toute la diligence possible, des listes des membres devant composer les comités spéciaux permanents de la Chambre durant la présente session:

N° 1.

PRIVILEGES ET ELECTIONS.

MM.	MM.
Aikins,	German,
Barker,	Kay,
Barnard,	Lafortune,
Bennett (Calgary),	Lancaster,
Bennett (Simcoe),	Lapointe (Kamouraska),
Blondin,	Lemieux,
Borden,	Maclean (Halifax),
Boys,	Marcile (Bagot),
Bristol,	Munson,
Bureau,	Nickle,
Carvell,	Northrup,
Charlton,	Porter,
Chisholm (Antigonish),	Rainville,
Coderre,	Robidoux,
Crothers,	Ross,
Demers,	Sévigny,
Devlin,	Thomson (Qu'Appelle),
Doherty,	Tremain,
Fowler,	Wilson (Laval).—40.
Fripp,	

N° 2.

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TELEGRAPHIQUES.

MM.	MM.
Achim,	Lapointe
Aikins,	Lanctôt,
Armstrong (Lambton),	(Kamouraska),
Arthurs,	Lapointe (Montréal,
Baker,	Saint-Jacques),
Barker,	Law,
Barnard,	Lemieux,
Barrette,	Lespérance,
Béland,	Macdonald,
Bellemare,	Macdonell,
Bennett (Calgary),	Maclean (York) (Ont.),
Bennett (Simcoe),	MacNutt,
Bickerdike,	McCraney,
Blain,	McCrea,
Boivin,	McCurdy,
Boyce,	McKay,
Boyer,	McKenzie,
Boys,	McLean
Brabazon,	(Queen) (I.P.-E.),
Bradbury,	McLean (Sunbury),
Bristol,	McLeod,
Bureau,	Marshall,
Buchanan,	Martin (Regina),
Carroll,	Middlebro,
Cash,	Molloy,
Chabot,	Monk,
Charlton,	Morphy,
Clare,	Murphy,
Clark (Red-Deer),	Neely,
Clements,	Nesbitt,
Cochrane,	Nickle,
Cockshutt,	Northrup,
Cruise,	Oliver,
Currie,	Paquet,
Delisle,	Pardee,
Devlin,	Porter,
Douglas,	Pugsley,
Edwards,	Rhodes,
Elliot,	Schaffner,
Emmerson,	Sévigny,
Ethier,	Sharpe (Lisgar),
Fisher,	Sharpe (Ontario),
Forget (sir Adolphe),	Smith,
Fripp,	Smyth,
Gauthier (Gaspé),	Stanfield,
Gauvreau,	Stevens,
German,	Sutherland,
Girard,	Taylor,
Gordon,	Thomson (Qu'Appelle),
Graham,	Thornton,
Green,	Tobin,
Guilbault,	Tremain,
Guthrie.	Turgeon,
Hartt,	Turriff,
Henderson,	Wallace,
Hepburn,	Weichel,
Jameson,	White (Renfrew),
Kemp,	White (Victoria) (Alb.),
Knowles,	Wilson (Laval),
Lachance,	Wilson
Lalor,	(Wentworth),
Lamarche,	Wright.—121.
Lancaster,	

Le quorum dudit comité est fixé à vingt-cinq membres.

N° 3.

BILLS DIVERS D'INTERET PRIVE.

MM.	MM.
Ames,	Ball,
Armstrong	Boulay,
(York) (Ont.),	Bourassa,

Boyce,
Boyer,
Boys,
Broder,
Bureau,
Burnham,
Carrick,
Carvell,
Chisholm (Antigonish),
Clare,
Clarke (Wellington),
Davidson,
Devlin,
Ethier,
Forget (sir Adolphe),
Fripp,
Gauthier (St-Hyacinthe),
Gauvreau,
Girard,
Glass,
Gordon,
Guthrie,
Hepburn,
Hughes (Victoria),
Jameson,
Kemp,
Knowles.
Lachance,
Lamarche,
Lavallée,
Macdonell,
McLean (Sunbury),
McLeod,
McMillan,
Marcil (Bonaventure),
Martin (Montréal, Sainte-Marie),
Mondou,
Morris,
Morrison,
Murphy,
Pacaud,
Papineau,
Paul,
Perley,
Porter,
Proulx,
Reid (Grenville),
Robb,
Ross,
Sharpe (Ontario),
Shepherd,
Steele,
Stewart (Hamilton),
Thoburn,
Tobin,
Turriff,
Walker,
White (Renfrew).—63.

Le quorum dudit comité est fixé à dix membres.

N° 4.

ORDRES PERMANENTS.

MM.

Achim,
Alguire,
Armstrong (Lambton),
Barrette,
Best,
Boulay,
Burrell,
Chabot,
Clare,
Cromwell,
Doherty,
Fortier,
Hazen,
Knowles,
Kyte,
Maclean (York) (Ont.),
MacNutt,
McCoig,
McCraney,
Marcille (Bagot),
Michaud,
Morris,
Paquet,
Paul,
Reid (Ristigouche),
Rhodes,
Roche,
Séguin,
Sharpe (Lisgar),
Stanfield,
Turgeon,
Verville,
White (Leeds).—33.

Le quorum dudit comité est fixé à cept membres.

N° 5.

IMPRESSIONS.

MM.

Beattie,
Bickerdike,
Bowman,
Brabazon,
Brouillard,
Cardin,
Chabot,
Clark (Bruce),
Clarke (Wellington),
Currie,
Douglas,
Elliot,
Graham,
Lavallée,
Lespérance,
Martin (Montréal, Sainte-Marie),
Middlebro,
Murphy,
Nantel,
Nicholson,
Roche,
Stevens,
Verville,
White (Victoria) (Alb.),
Wilson (Wentworth).—25.

N°6.

COMPTES PUBLICS.

MM.

Aikins,
Baker,
Bennett (Simcoe),
Blain,
Boys,
Carvell,
Chisholm (Antigonish),
Chisholm (Inverness),
Clarke (Essex),
Clarke (Wellington),
Clements,
Crothers,
Davidson,
Edwards,
Fisher,
Foster (King) (N.-E.),
Fowler,
Fripp,
Garland,
German,
Hughes (King) (I.P.-E.)
Kyte,
Lalor,
Lancaster,
Maclean (Halifax),
McCoig,
McCraney,
McCrea,
McKenzie,
McLeod,
Marshall,
Martin (Montréal, Ste-Marie)
Martin (Regina).
Meighen,
Merner,
Michaud,
Middlebro,
Molloy,
Mondou,
Morphy,
Morrison,
Murphy,
Neely,
Nicholson,
Nickle,
Northrup,
Pardee,
Pelletier,
Proulx,
Pugsley,
Reid (Ristigouche),
Rhodes,
Robidoux,
Rogers,
Sévigny,
Sinclair,
Smyth,
Stanfield,
Tobin,
Tremain,
Truax,
White (Leeds),
Wilcox.—63.

Le quorum de ce comité est fixé à vingt et un membres.

N° 7.

BANQUES ET COMMERCE.

MM.

Aikins,
Ames,
Armstrong (York) (Ont.),
Armstrong (York, O.),
Baker,
Ball,
Barker,
Barnard,
Beattie,
Bellemare,
Bennett (Calgary),
Best,
Bickerdike,
Blondin,
Boivin,
Boyce,
Bristol,
Broder,
Buchanan,
Burnham,
Cardin,
Carrick,
Carvell,
Charlton,
Clark (Bruce),
Clark (Red-Deer),
Cockshutt,
Currie,
Demers,
Edwards,
Emmerson,
Fisher,
Forget (sir Rodolphe),
Fortier,
Foster (King) (N.-E.)
Foster (Toronto, N.),
Fowler,
Gauthier (St-Hyacinthe),
Glass,
Graham,
Guthrie,
Hanna,
Henderson,
Hughes (King) (I.P.-E
Hughes (Victoria),
Jameson,
Kay,
Kemp,
Knowles,
Law,
Lemieux,
Lespérance,
Loggie,
Macdonald,
Macdonell,
Maclean (Halifax),
Maclean (York) (Ont.),
McCraney,
McCurdy,
McLean (Sunbury),
McLeod,
McMillan,

Marshall,
Martin (Regina),
Meighen,
Middlebro,
Nesbitt,
Nickle,
Northrup,
Osler (sir Edmund),
Pacaud,
Papineau,
Pardee,
Perley,
Porter,
Power,
Pugsley,
Rainville,
Rhodes,
Robb,
Roche,
Ross,
Sexsmith,
Sharpe (Lisgar),
Sharpe (Ontario),
Sinclair,
Steele,
Stewart (Hamilton),
Stewart (Lunenburg),
Sutherland,
Thomson (Qu'Appelle),
Thompson (Yukon),
Thornton,
Tobin,
Turriff,
Verville,
Warnock,
Webster,
Weichel,
White (Leeds).—100.

Le quorum de ce comité est fixé à vingt et un membres.

N° 8.

AGRICULTURE ET COLONISATION.

MM.

Achim,
Alguire,
Armstrong (Lambton),
Armstrong (York) (Ont
Arthurs,
Ball,
Best,
Boivin,
Bourassa,
Bowman,
Broder,
Brouillard,
Buchanan,
Burrell,
Cash,
Champagne,
Chisholm (Antigonish),
Chisholm (Inverness),
Clare,
Clark (Red-Deer),
Clarke (Wellington),
Cromwell,
Cruise,
Currie,
Delisle,
Douglas,
Edwards,
Elliot,
Fortier,
Foster (King) (N.-E.),
Garland,
Gauthier (Gaspé),
Gauvreau,
Girard,
Glass,
Gordon,
Graham,
Guilbault,
Hanna,
Hartt,
Henderson,
Hughes (Victoria),
Kay,
Lanctôt,
Lewis,
Lovell,
MacNutt,

MM.

McCoig,
McCrea,
McKay,
McLean
(Queen) (I.P.-E.),
McMillan,
Marcile (Bagot),
Marshall,
Meighen,
Merner,
Molloy,
Morphy,
Morris,
Morrison,
Munson,
Neely,
Oliver,
Pacaud,
Paquet,
Paul,
Proulx,
Richards,
Robb,
Roche,
Ross,
Schaffner,
Séguin,
Sexsmith,
Sharpe (Lisgar),
Sharpe (Ontario),
Sinclair,
Smith,
Steele,
Stewart (Lunenburg),
Sutherland,
Taylor,
Thoburn,
Thomson (Qu'Appelle),
Thompson (Yukon),
Thornton,
Truax,
Turriff,
Walker,
Wallace,
Warnock,
Webster,
Weichel,
White (Renfrew),
Wilcox,
Wilson (Laval),
Wilson
Wentworth),
Wright.—98.

Le quorum de ce comité est fixé à douze membres.

N° 9.

MARINE ET PECHERIES.

MM.

Alguire,
Barnard,
Boulay,
Bradbury,
Cardin,
Chisholm (Inverness),
Clarke (Essex),
Clements,
Emmerson,
Fowler,
Gauthier (Gaspé),
Hazen,
Hughes
(King) (I.P.-E.),
Jameson,
Kyte,
Lafortune,
Lapointe (Montréal,
St-Jacques),
Loggie,

MM.

McCurdy,
McKenzie,
McLean
(Queen) (I.P.-E.),
Morrison,
Nicholson,
Pardee,
Pelletier,
Power,
Robidoux,
Shepherd,
Sinclair,
Stevens,
Stewart (Lunenburg),
Taylor,
Turgeon,
Truax,
Wallace,
Wilcox.—36.

Le quorum de ce comité est fixé à dix membres.

N° 10.

MINES ET MINERAUX.

MM.

Arthurs,
Carrick,
Carroll,
Chisholm (Antigonish),
Cochrane,
Cockshutt,
Devlin,
Douglas,
Foster (King) (N.-E.),
Garland,
Green,
Guilbault,
Hartt,
Hepburn,
Lalor,
Law,
Lemieux,
Lewis,

MM.

Loggie,
Lovell,
Macdonald,
McMillan,
Marcil (Bonaventure),
Merner,
Mondou,
Nesbitt,
Osler (sir Edmund),
Richards,
Sexsmith,
Shepherd,
Smith,
Smyth,
Thompson (Yukon),
Turriff,
Walker.—35.

Le quorum de ce comité est fixé à dix membres.

N° 11.

FORETS, VOIES FLUVIALES ET FORCES HYDRAULIQUES.

MM.

Ames,
Barrette,
Béland,
Bellemare,
Blain,
Bourassa,
Bowman,
Brabazon,

MM.

Champagne,
Charlton,
Cochrane,
Coderre,
Cromwell,
Cruise,
Davidson,
Ethier,

Green,	Rogers,
Henderson,	Stewart (Hamilton),
McKay,	Thoburn,
Michaud,	Warnock,
Munson,	Webster,
Osler (sir Edmund),	White (Victoria) (Alb.),
Perley,	Wilson (Laval),
Richards,	Wright.—32.

Le quorum de ce comité est fixé à dix membres.

N° 12.

COMPTE RENDU DES DEBATS.

MM.	MM.
Beattie,	Lemieux,
Burnham,	Marcil (Bonaventure),
Devlin,	Monk,
Foster (Toronto, N.),	Perley,
Hanna,	Rainville,
Lapointe	White (Victoria, Alb.),
(Montréal, St-Jacques),	Wilson (Laval),
Lavallée,	Taylor.—15.

Et que le quorum de ce comité est fixé à cinq membres.

N° 13.

BILIOTHEQUE.

MM.	MM.
Béland,	Foster (Toronto, N.),
Blondin,	Laurier (sir Wilfrid),
Borden,	Lemieux,
Boyer,	Lewis,
Broder,	Meighen,
Clark (Bruce),	Pardee,
Crothers,	Pelletier, et
Doherty,	Pugsley.—17.
Emmerson,	

L'hon. J. D. REID fait motion que le rapport soit adopté.

L'hon. J. D. REID propose:

Que les comités spéciaux permanents de la Chambre ait séparement le pouvoir d'examiner et d'étudier en détail toutes questions qui pourraient leur être soumises par la Chambre et de faire rapport de temps à autre de leurs osbervations et de leurs avis sur ces matières, ces comités ayant le pouvoir d'assigner les témoins necessaires, de faire déposer tous documents et dossiers, excepté le comité des débats et celui de la bibliothèque.

La motion est adoptée.

IMPRESSIONS.

L'hon. J. D. REID propose:

Qu'un message soit envoyé au Sénat informant leurs honneurs que cette Chambre se joindr aau Sénat pour former un comité mixte des deux Chambres relativement à l'impression des documents parlementaires et que les membres du comité permanent des impressions, c'est-à-dire MM. Beatie, Bickerdike, Bowman, Brabazon, Brouillard, Cardin, Chabot, Clark (Bruce), Clarke (Wellington), Currie, Douglass, Elliot, Graham, Lavallée, Lespérance, Martin (Montréal, Sainte-Marie), Middlebro, Murphy, Nantel, Nicholson, Roche, Stevens, Verville, White (Victoria) (Alb.), et Wilson (Wentworth), agiront au nom de cette Chambre dans ce comité des impressions du Parlement.

La motion est adoptée.

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT.

L'hon. J. D. REID propose:

Qu'un message soit envoyé au Sénat informant leurs honneurs que cette Chambre a désignée MM. Béland, Blondin, Borden, Boyer, Broder, Clark (Bruce), Crothers, Doherty, Emmerson, Foster (North Toronto), Laurier (Sir Wilfrid), Lemieux, Lewis, Meighen, Pardee, Pelletier et Pugsley pour former un comité pour assister M. l'Orateur dans l'administration de la bibliothèque du Parlement en en qui concernent les intérêts de la Chambre et pour agir en qualité de membres d'un comité mixte des deux Chambres.

La motion est adoptée.

RESTAURANT DU PARLEMENT.

L'hon. J. D. REID propose:

Qu'il soit envoyé un message au Sénat pour informer leurs honneurs que cette Chambre a nommé MM. Fripp, Pardee, Ross et Stanfield, pour assister M. l'Orateur dans la régie du restaurant, en ce qui concerne les intérêts des Communes, et pour agir en qualité de membres d'un comité mixte des deux Chambres pour prendre charge du restaurant.

La motion est adoptée.

RAPPORTS ET DOCUMENTS.

Relevé faisant connaître la quantité de terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pendant l'année terminée le 1er octobre 1913.—L'honorable W. J. Roche.

Copie du septième rapport conjoint des Commissaires chargés de la démarcation du 141e degré de longitude ouest.—L'honorable W. J. Roche.

Rapport sur les élections partielles pour la Chambre des communes du Canada tenues durant l'année civile 1913.—Monsieur l'Orateur.

Rapport de l'auditeur général pour l'année terminée le 31 mars 1913, vol. I, parties de A à J, et vol. II, parties de K à U.—L'honorable George Foster.

1re LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé:

Bill n° 33. Loi concernant la "Acadia Loan Corporation", et à l'effet de changer son nom en celui de "The Mortgage Corporation of Nova Scotia".—M. Maclean (Halifax).

Bill n° 34. Loi concernant la "Dominion Atlantic Railway Company".—M. Jameson.

Bill n° 35. Loi constituant en corporation "The Bank of Edmonton".—M. Douglas.

Bill n° 36. Loi concernant "The Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company."—M. Guilbault.

Bill n° 37. Loi concernant "The Ottawa and Ungava Railway Company".—M. Chabot.

Bill n° 38. Loi concernant "The Sterling Trusts Corporation".—M. White (Renfrew).

Bill n° 39. Loi concernant "The Thessalon and Northern Railway Company".—M. Smyth.

Bill n° 40. Loi concernant "La Compagnie des Pouvoirs d'eau de Valleyfield, limitée".—M. Sévigny.

REGLEMENTS CONCERNANT LES COLIS POSTAUX.

L'hon. L. P. PELLETIER a déposé sur le bureau de la Chambre les règlements concernant les colis postaux, imprimés en anglais et en français, et qui viendront en vigueur le 10 février prochain.

QUESTION DE PRIVILEGE.

L'hon. CHARLES MURPHY: Monsieur l'Orateur, je soulève une question de privilège. Au cours de son discours d'hier après-midi, et durant les quelques instants qu'a duré mon absence de cette Chambre, mon honorable ami le ministre des Postes a fait allusion à l'élection partielle qui a eu lieu dans le comté de Bruce-sud, et à ce propos, il a fait certaines observations à mon endroit qui sont trompeuses et dénuées de vérité. Afin d'être bref et au point, permettez-moi de citer les Débats. Voici les paroles que l'on prête à l'honorable ministre:

> La "Gazette" de Mildmay a publié le compte rendu de ce qui s'est passé à une assemblée tenue à Walkerton, et nous constatons que l'hon. M. Chas. Murphy fut l'un des orateurs. Et qu'a-t-il dit sur cette question?
>
> Son plus fort argument contre la question navale, c'est que la politique Borden est une insulte directe à l'Allemagne, et conséquemment un obstacle aux relations amicales entre ce pays et la Grande-Bretagne, que nous sommes tous si désireux de voir régner.

D'abord, je dois déclarer que je n'ai pas eu le plaisir d'adresser la parole à Walkerton, durant cette élection; mais si par cet extrait de la "Gazette", de Mildmay, l'on a voulu donner une idée de ce que j'ai déclaré à d'autres endroits, je m'empresse alors de le qualifier de trompeur et de mensonger. Quand j'ai fait allusion à l'insulte faite à l'Allemagne, je ne voulais pas parler de la politique du Gouvernement, mais du compte rendu d'un discours prononcé par l'honorable ministre de la Milice (M. Hughes) sur la côte du Pacifique, discours dont il a été question en cette Chambre, durant la dernière session, au cours duquel il aurait déclaré que l'on devrait donner une leçon à l'Allemagne. J'ai encore parlé de la marine, quand est arrivée la proposition de l'honorable M. Churchill, l'automne dernier, d'avoir une trève navale d'un an. Les dépêches d'Allemagne, qui furent publiées par la presse canadienne le 21 octobre 1913, établissaient que les trois navires, dont la construction avait soulevé tant de discussion en cette Chambre, étaient justement la cause qui empêchait l'Allemagne de souscrire à l'offre de M. Churchill, et pour appuyer mon affirmation, j'ai lu cette dépêche de Berlin, en date du 20 octobre 1913, publiée par le "Citizen" d'Ottawa:

> Les autorités navales d'ici sont d'avis qu'elles ne peuvent pas discuter la proposition que l'Allemagne ne devrait pas bâtir de navires de guerre, quand l'Angleterre en construira ou en acquerra au moins trois.

Voilà pour cette question. Un peu plus loin, les Débats rapportent les remarques suivantes de l'honorable monsieur:

> On a fait des appels aux préjugés dans Bruce-sud. L'honorable député de Russell (l'hon. Chas .Murphy) est allé dans Bruce-sud, et il a dit aux Irlandais catholiques que ce n'était pas la réciprocité qui avait porté le parti conservateur au pouvoir aux dernières élections, mais l'agitation suscitée par le décret *Ne temere*.
>
> M. CARVELL: C'est ce que nous prétendons tous.
>
> M. PELLETIER: Ah! ces messieurs ne voudront donc jamais admettre leur défaite. Puis, nous avons vu ce bon Irlandais catolique, l'honorable député de Russell, se tourner vers ses coreligionnaires de Bruce-sud et leur assurer que le parti conservateur avat promis de présenter un bill pour rendre uniforme la loi du mariage en ce pays. Quel est celui qui a fait cette promesse?

A propos de ces remarques, tout ce que je puis dire, c'est que je n'ai jamais fait appel aux préjugés d'aucune classe de la population de Bruce-sud. J'ai fait les mêmes déclarations à chacune des assemblées auxquelles j'ai pris part. J'ai parlé comme un Canadien à des Canadiens, et je n'ai fait que répéter ce que j'ai déjà dit nombre de fois en cette Chambre.

Quant à la question de l'honorable minitre. Qui a fait cette promesse? Ma réponse sera celle que l'on suggérait de faire à celui qui s'informerait du monument de sir Christopher Wren: "Circumspice". Je puis ajouter que je ne connais rien quant aux feuilles volantes et aux pamphlets qui peuvent avoir été distribués au cours de cette élection.

L'hon. GEORGE FOSTER: L'honorable membre pourrait-il nous donner une traduction courante de ce mot étrange qu'il vient d'employer?

M. MURPHY: Je laisse cela à l'honorable ministre des Postes.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Un mot sur la question de privilège soulevée par l'honorable député. J'ai ici le journal d'où j'ai pris ce compte rendu, la " Gazette " de Mildway, un journal indépendant, m'a-t-on dit. Sur la question de fait, j'ai commis une légère erreur, qui n'a aucune importance. Les titres sont:

R. E. Truax tient des assemblées par tout le comté, dans l'intérêt de sa candidature.—R. E. Truax à Walkerton.

J'ai pris pour acquis que ce discours avait été prononcé à Walkerton, mais en le relisant, je constate que c'est à Mildmay.

L'hon. GEORGE GRAHAM: C'était un discours anodin.

M. PELLETITR: Les citations que vient de lire mon honorable ami sont la fidèle reproduction de ce qu'ont publié les journaux. Maintenant, que ces comptes rendus soient fidèles ou non, c'est une autre question; mais je désire déclarer à cette Chambre que j'ai cité les faits tels qu'ils ont été publiés par le journal en question.

M. MURPHY: Cela peut être; mais j'ai fait remarquer que le compte rendu de ce journal est mensonger.

CHANGEMENTS DANS LE SERVICE DES TRAINS DE L'INTERCOLONIAL.

L'hon. H. R. EMMERSON: Le ministre des Chemins de fer et Canaux est peut-être en état de répondre à ma question concernant la suppression de l'Océan Limited et d'autres convois de l'Intercolonial?

L'hon. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): A propos de l'Ocean Limited, nous en sommes venus à la décision d'interrompre ce service durant les mois de février et de mars. L'année dernière, pour la première fois dans l'histoire de l'Intercolonial, nous avons fait circuler ce convoi pendant tout l'hiver, et nous l'avons fait à perte.

Cette année, le trafic est bien moins considérable que l'année dernière; c'est pourquoi nous en sommes arrivés à la décision, que ce serait agir contrairement aux intérêts de l'Intercolonial, que de faire circuler ce convoi tout l'hiver. Autre raison: nous sommes un peu à court de matériel roulant sur l'Intercolonial, et si nous continuions à faire circuler l'Ocean Limited, nous ne pourrions avoir la chance de nettoyer et peinturer les wagons et les mettre en bon état pour la prochaine saison.

Quant aux autres lignes, nous nous proposons de supprimer le service du Southern Express entre Windsor-Junction et Halifax, une distance de 13 milles, ce qui laissera 10 convois en circulation; l'express entre Halifax et Bedford, une distance de 8 milles, ce qui laissera 10 convois en circulation; le convoi entre Saint-Jean, (N.-B.) et Hampton, soit 22 milles, ce qui laissera 8 convois; un convoi sera retranché du service entre Pointe-Deschênes et Painsec,—soit une distance de 12 milles, ce qui laissera quatre convois en circulation; un convoi entre Campbellton et Sainte-Flavie, ce qui laissera encore deux convois en circulation; un convoi entre Frédéricton et Marysville, soit 3 milles, ce qui laissera trois convois, allant dans l'une et l'autre direction tous les jours; un convoi entre Windsor-Junction et Dartmouth, soit une distance de 12 milles, ce qui laissera un convoi dans l'une et l'autre directions tous les jours.

M. EMMERSON : L'honorable ministre pourrait peut-être nous dire s'il doit y avoir des changements dans la circulation de l'express maritime. Si l'on continue à faire partir ce convoi de Montréal à 8 heures et 30 du matin, comme la chose se pratique actuellement, les voyageurs d'Ottawa devront passer toute la nuit à Montréal, s'ils veulent prendre ce train.

Je puis dire qu'autrefois, avant la mise en circulation de l'Ocean Limited, l'express maritime quittait Montréal à midi, et les voyageurs d'Ottawa, en quittant la capitale par le convoi de 8 heures 30 du matin, pouvaient arriver à temps pour prendre leur train.

M. COCHRANE : Quant à cela, tout ce que je puis dire, c'est que l'express maritime fera le service dans le meilleur intérêt du public.

M. EMMERSON : Mon honorable ami ne peut pas me fournir de renseignements?

M. COCHRANE : Non.

SUITE DE LA DISCUSSION DU DISCOURS DU TRONE.

La Chambre passe à la suite de la discussion, ajournée le mardi 27 janvier, sur la motion de M. H.-F. McLeod pour une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en réponse à son discours d'ouverture de la session.

M. D-B. NEELY (Humboldt) : Je n'ai pas l'intention de faire de bien nombreuses remarques au sujet du gracieux discours par lequel Son Altesse Royale le Gouverneur général a ouvert la session, mais il en est une ou deux que j'aimerais à faire avant d'expliquer pourquoi j'ai pris la parole.

A mon sens, le discours du trône est remarquable non pas tant pour les lois qu'il annonce que pour celles qu'il omet de nous annoncer.

On a, à qui mieux mieux dans cette Chambre, accusé les membres de la gauche et leurs amis politiques de la Chambre haute d'être cause que les cultivateurs du Canada sont privés de l'aide que par deux fois le Gouvernement actuel avait proposé de leur donner pour l'amélioration des grandes routes du pays. La question des chemins pour mon comté, qui est en grande partie agricole, est une des plus importantes que nous ayons à traiter. Il y a dans ce comté des districts où les cultivateurs sont à 35 ou 40 milles de toute station de chemin de fer, et la confection des chemins, dans certaines parties de ce comté, est un problème fort difficile à résoudre. Quant à moi, rien ne me ferait plus grandement plaisir que d'aider le Gouvernement à faire voter des fonds pour l'amélioration de nos grandes routes si l'on nous proposait la chose de telle manière que l'emploi de ces fonds fût laissé aux soins des diverses législatures provinciales.

Je voudrais que le premier ministre fût à son siège aujourd'hui, car j'aurais à lui poser une question relativement au bill des grandes routes. En son absence, je prierais le solliciteur général de bien vouloir me dire si un seul des amendements proposés par le Sénat était contraire à l'intention que le premier ministre avait lui-même exprimée relativement à la dépense de cet argent. L'intention du premier ministre exprimée ici même était de faire de ces fonds un emploi absolument conforme au vœu du Sénat. Tout ce que le Sénat a voulu par son amendement, ça été que cette intention du premier ministre se trouvât pareillement exprimée dans la loi. Cependant, l'on nous accuse, moi, le représentant d'un comté agricole, et bien d'autres comme moi, de nous être opposés à l'adoption de ce projet de loi.

Il en est un parmi les membres du Gouvernement qui, au portefeuille de ministre des Chemins de fer aurait voulu ajouter celui de ministre de la Voirie. Pour ma part, je ne vois aucun inconvénient à ce que cet homme devienne le ministre des Voies publiques, mais non celui des Voies détournés, et, à mon sens, ça été le but de la loi proposée par le Gouvernement relativement aux grandes routes.

Déjà quelqu'un a fait remarquer l'absence dans le discours du trône de toute mention d'une question qui a occupé cette Chambre pendant la plus grande partie de la session dernière.

L'honorable député de Dundas (M. Broder), exprimant, je suppose, l'opinion des cultivateurs—et je pourrais dire aussi celle du Gouvernement, puisque comme chacun le sait, il serait devenu membre du cabinet si la géographie du pays ne s'y était opposée—l'honorable député de Dundas nous apprend que, d'après lui, il serait inopportun d'entreprendre en ce moment la construction au Canada de navires de guerre, attendu que les spécialistes anglais n'ont pas encore décidé si les batailles de l'avenir se livreront sur l'eau ou dans les airs. Est-ce que l'honorable député de Dundas insinue par là que, relativement aux affaires navales, le cabinet est encore dans la position où il était l'an dernier, c'est-à-dire dans les nuages? Il est si haut dans les airs qu'il ne trouve pas le moyen d'en redescendre sans dommage pour lui-même.

L'honorable député d'York-sud (M. Maclean) nous a dit hier qu'à son avis le peuple du Canada devrait détacher cette question de la politique; que les partis devraient s'entendre pour voter à la mère patrie une certaine somme en reconnaissance de nos obligations. Sans doute que nous reconnaissons nos devoirs envers la mère patrie, comme envers nous-mêmes; mais l'honorable député sait que la politique de tribut proposée l'année dernière par le cabinet avait pour unique motif un cas d'urgence, et le chef du Gouvernement ne saurait cette année faire croire à nul de ses partisans qu'il existe une urgence, et il n'y croit pas lui-même. Aujourd'hui que l'urgence est disparue, l'honorable député d'York-sud ne veut sûrement pas notre concours à un projet motivé par un cas d'urgence.

Que le Gouvernement veuille ou ne veuille pas y croire, je lui dirai que déjà il existe

dans nos statuts l'énonciation d'une politique navale permanente. La position anormale dans laquelle le Canada se trouve aujourd'hui est que, malgré sa tentative de l'an dernier de faire voter une contribution d'urgence, le Gouvernement n'a pas eu le courage de révoquer la loi du service naval rendue en 1909-1910; ce qui fait que le pays se trouve à l'heure qu'il est engagé par une loi dans une politique établissant au Canada un service naval, politique conforme à la résolution unanimement votée en 1909 par cette Chambre. Voilà quelle est aujourd'hui la situation. Est-ce que le Gouvernement va continuer cette anomalie? Pour être fidèle à lui-même et à l'attitude qu'il a prise aux deux dernières sessions, le Gouvernement devrait, il me semble, donner son appui au projet de loi présenté par l'honorable député de Montmagny (M. Lespérance), et il devrait, à cette session, faire disparaître de nos statuts une loi qui énonce la politique navale permanente du Canada dans le moment.

Je dirai plus: la défense du commerce et des côtes de ce pays est une question à laquelle le Gouvernement, qu'il le veuille ou non, devra apporter une solution. Quelque puisse être la situation, un peu compliquée, du parti conservateur dans cette Chambre, il lui faudra, tôt ou tard, faire face au problème de la défense de nos côtes et de notre commerce. Et voilà ce que j'avais à dire relativement à la marine.

J'ai surtout pris la parole, monsieur l'Orateur, pour discuter ce paragraphe du discours du trône qui fait allusion à la récolte abondante dont le Canada a été gratifié cette année, aux circonstances extraordinairement favorables dans laquelle s'est faite la moisson et aux conditions heureuses dans lesquelles s'est effectuée le transport de cette moisson sur le marché du monde. A en juger par ce que les membres du cabinet ont dit des changements survenus dans les affaires financières et commerciales de ce continent, on croirait qu'ils ont passé leurs vacances dans quelque lieu absolument dépourvu de tout journal ou de tout autre moyen d'obtenir des informations sur les choses du moment. Depuis la dernière session du Parlement, ce grand pays protectionniste qui, au sud, nous avoisine, a subi des modifications profondes dans la direction de ses affaires, modifications qui ont révolutionné la situation fiscale et commerciale de l'Amérique du Nord. En abaissant le tarif et en supprimant les droits sur un certain nombre de produits naturels, la nouvelle administration américaine a obligé nos amis de la droite, qui avaient en 1911 si noblement voté contre le don aux Etats-Unis des produits naturels du Canada, à considérer l'exportation sur les marchés américains de centaines et de centaines de milles bestiaux expédiés de ce pays. Ce n'est malheureusement pas sans une réserve que le congrès des Etats-Unis a supprimé les droits sur certains articles, et, quoique satisfaits dans l'Ouest, comme le sont sans doute ceux de l'Est qui représentent les comtés ruraux, de voir nos cultivateurs obtenir pour leurs porcs et pour leurs bêtes à cornes de bien meilleurs prix depuis l'inauguration, en octobre dernier, du tarif Wilson-Underwood, nous avons grandement regretté que les cultivateurs de l'Ouest n'aient pu jusqu'ici tirer de ce tarif aucun avantage pour leur blé.

Que notre récolte de l'année dernière ait été magnifique, comme l'assure le discours du trône, c'est absolument vrai. L'Ouest canadien a eu cette année, je le crois, tant pour la qualité que pour la quantité, la plus belle récolte de blé qu'il ait jamais eue; mais je regrette que la condition attachée à la libre entrée de nos céréales aux Etats-Unis ait empêché les cultivateurs de l'Ouest de bénéficier pour leurs blés des nouvelles dispositions du tarif américain, comme ils ont pu le faire pour leurs bestiaux. Le tarif Wilson-Underwood a réduit de 25 à 10 cents par boisseau le droit sur le blé; mais, en faveur de tous les pays qui laissent pénétrer chez eux en franchise les blés américains et les produits qui en dérivent, les Etats-Unis admettent pareillement en franchise les blés de ces pays et les produits qui en dérivent.

Je n'entends point, monsieur l'Orateur, traiter cette question à un point de vue de parti.

Un DEPUTE: Ah! ah!

M. NEELY: Mon honorable ami ne peut concevoir cette attitude de ma part, et c'est sans doute parce qu'il lui est impossible d'en faire autant.

Je désire donc discuter cette question à un point de vue dégagé de tout esprit de parti, car c'est là une affaire qui intéresse le bien-être, non seulement de l'Ouest canadien, mais de toutes les provinces de ce vaste pays. Je demanderai à mon honorable ami le député de Brantford (M. Cockshutt) si la prospérité des habitants de l'Ouest n'a pas pour lui et pour ses amis tout autant d'importance que pour les populations de l'Ouest elles-mêmes. Sans aucun doute, la prospérité des populations de l'Ouest influe sur celle du pays tout entier. Si nos cultiva-

teurs ne reçoivent pas un rendement rémunérateur de leur travail, ils n'ont pas l'argent voulu pour se procurer les choses nécessaires à l'existence et pour acheter les outils et les machines qu'il leur faut pour arracher au sol ses richesses.

Voici la situation touchant la récolte du blé. Jusqu'à la clôture de la navigation, on a expédié de Fort-William et de Port-Arthur 92,000,000 de boisseaux de blé et plus de 25,000,000 de boisseaux d'avoine. La chose va sans dire, ces chiffres ne représentent pas la totalité de la récolte de blé de l'Ouest, à cet égard, cette Chambre sera peut-être étonnée d'apprendre que jadis, lorsque le gouvernement libéral était au pouvoir, le port de Montréal recevait et manutentionnait la plus grande partie de nos exportations de blé. Je ne veux pas affirmer que le gouvernement libéral fût responsable de cette situation; mais c'est bien la situation qui existait alors et aujourd'hui c'est tout l'inverse. Le croiriez-vous, monsieur l'Orateur? En 1913, année de récolte insolite, sur 100,000,000 de boisseaux de blé expédiés de Port-Arthur et de Fort-William avant la clôture de la navigation, la plus grande partie a été expédiée à des ports américains, non pas aux ports canadiens, et aujourd'hui ce sont des navires et des chemins de fer américains qui transportent la masse de notre commerce de l'Ouest. Comment le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) n'a-t-il pas observé cet état de choses alarmant et que nos navires et nos chemins de fer canadiens ne transportent qu'une minime fraction de la récolte de blé de l'Ouest exportée de ce pays? Sans doute, le ministre du Commerce ne saurait être omniscient et ubiquitaire. Il essaye bien de se multiplier partout, mais c'est précisément cette ubiquité qui l'empêche d'être omniscient. En se multipliant ainsi, il ne saurait devenir omniscient. En parcourant comme il l'a fait depuis un an toutes les parties du monde habité, à la recherche de nouveaux débouchés pour notre commerce, bien que de concert avec ses amis, il soit monté au pouvoir en 1911 pour avoir refusé l'offre du plus vaste marché du monde, on ne saurait exiger du ministre du Commerce qu'il connaisse tous ces faits. Je ne veux pas discuter la question sous l'angle de l'esprit de parti, et pour le moment je prends congé du ministre du Commerce.

J'ai sous les yeux les relevés mensuels de ces expéditions de blé. Je ne donne que les chiffres ronds. En décembre, jusqu'à la clôture de la navigation, il a été expédié aux ports canadiens un peu plus de 2,000,000 de boisseaux, et aux ports américains, 6,000,000 de boisseaux. En novembre, on a expédié aux ports canadiens 12,000,000 de boisseaux et aux ports américains 22,000,000 de boisseaux, et en octobre, 15,000,000 aux ports canadiens et 18,000,000 aux ports américains. Voilà les chiffres afférents au transport de la plus forte récolte de blé que le Canada ait jamais produite, et c'est presque la même proportion pour l'avoine et autres céréales récoltées dans l'Ouest.

Inutile de chercher à démontrer que le plus pressant besoin du producteur de blé dans l'Ouest, c'est un marché pour l'excédent de son grain. Voici les chiffres de la récolte de 1913. Il ressort de cette statistique que l'Ouest canadien a produit plus de 209,000,000 de boisseaux de blé. Pour une population de 8,000,000 d'habitants en chiffres ronds, 50,000,000 de boisseaux de blé ou tout au plus 60,000,000 répondraient aux besoins du marché national. Sans doute, le blé de l'Ouest n'est pas le seul utilisé; nous consommons aussi les blés de l'Est. La quantité de blé importée par la Grande-Bretagne oscille entre soixante, quatre-vingt-cinq et quatre-vingt-dix millions de boisseaux de blé. C'est là notre marché d'exportation pour le blé. En prenant les chiffres maxima, 60,000,000 de boisseaux pour le Canada et 90,000,000 pour la Grande-Bretagne, cela donne 150,000,000 de boisseaux. Un ministre quelconque, le ministre du Commerce ou tout autre député représentant d'une province de l'Ouest pourrait-il nous dire ce que le cultivateur canadien fera de cet excédent qui se grossit d'année en année?

M. BURNHAM: Parlez-nous de la détaxe.

M. NEELY: Mon honorable collègue songe sans doute à quelque autre question. J'étonnerai peut-être cette Chambre en lui disant que, cette année, bien que la récolte de l'Ouest ait été plus forte que par le passé, elle n'a pas été la plus profitable. Quelle est la situation? Je le répète, le blé est arrivé à maturité hâtivement; la récolte s'est faite de bonne heure. Depuis nombre d'années l'Ouest n'avait pas vu de plus bel automne que celui dont nous avons été favorisé; c'est ce qui a permis aux cultivateurs de faire expédier rapidement leur blé au marché, et les chemins de fer ont pu transporter cette récolte bien plus facilement que par le passé. Les cultivateurs n'ont qu'un seul

débouché. Force leur a été d'expédier leur blé au marché, avant la clôture de la navigation; voilà ce que c'est que de n'avoir qu'un seul marché d'exportation dont l'accès est subordonné à la navigation. Comme les cultivateurs ont été obligés d'expédier leur blé au marché avant la clôture de la navigation, le prix a subi une dépréciation sensible. En Saskatchewan, les cultivateurs ont donc reçu pour leur blé un prix moins rémunérateur que ceux obtenus depuis dix ou douze ans. En 1912, la saison a été quelque peu défavorable, et, en 1913, les prix ont été peu rémunérateurs. Je ne saurais donc annoncer à cette Chambre cette amélioration dans la situation de nos cultivateurs de l'Ouest, que j'espérais pouvoir lui annoncer, quand j'ai vu, cette année, la magnifique récolte dans toute l'étendue des trois provinces des prairies.

Est-il un seul député qui oserait nier l'avantage que retireraient les producteurs de blé de l'Ouest de l'accès aux minoteries et aux marchés des Etats-Unis? Je le sais, on a longuement discuté cette thèse il y a quelques années; il a souvent été question des bestiaux, des porcs, et de tous les produits agricoles. Mais l'expérience de l'Est et de l'Ouest au Canada a ouvert les yeux de nombre de cultivateurs, même parmi ceux qui, en 1911, pensaient qu'il n'y avait rien à gagner à obtenir l'accès du marché des Etats-Unis pour leurs produits. On dira peut-être que cela aboutirait à faire disparaître de nos propres exploitations agricoles les bestiaux dont nous avons besoin. Il est possible que provisoirement il en soit ainsi; mais le marché ainsi ouvert à ces produits naturels serait si vaste et si stable que fatalement la chose doit aboutir à stimuler la culture mixte par tout le pays.

Hier soir, au cours de ses observations, le député d'York-sud (M. Maclean) fut interrompu par le député de Lambton-est (M. Armstrong) qui lui fit observer que, pendant quelques mois de l'été dernier, le prix du blé aux Etats-Unis était inférieur à celui en vogue au Canada. En effet, pareille situation a existé pendant une courte période de temps. Mais c'était au moment où il ne se trouvait pour ainsi dire pas d'excédent de blé dans les granges des cultivateurs soit des Etats-Unis, soit du Canada. Mais si le député de Lambton-est veut bien examiner la liste des prix en vogue à cette époque de l'année, alors que les cultivateurs sont obligés d'expédier leur grain au marché, il constatera l'existence d'une situation bien différente. Sous le régime tarifaire de 25 cents le boisseau qui a été en vogue jusqu'en octobre dernier, le prix des mêmes qualités de blé canadien, du côté du Canada a été, pendant plusieurs années, inférieur de 8 à 10 cents au prix en vogue du côté américain. Aujourd'hui, grâce au dégrèvement du droit, de 25 à 8 cents le boisseau, l'écart des prix est moins prononcé; seulement je vois que, d'après les dernières cotes, l'écart est de 4 cents ½ à 5 cents le boisseau. Voici une récolte de 200,000,000 de boisseaux de blé et même si on réduit de moitié l'augmentation du prix et en ne prenant que 3 cents de profit supplémentaire par boisseau, par suite de l'accès de notre blé au marché des Etats-Unis, qu'en résulte-t-il pour nos cultivateurs de l'Ouest? Le résultat, le voici: ils seraient du moins en mesure de solder bien plus rapidement les dettes contractées pour achat de machines aratoires et autres produits des fabriques de l'Est; et les cultivateurs eûssent-ils réalisé ce bénéfice, nombre de nos industriels de l'Est seraient probablement bien plus heureux qu'ils ne le sont aujourd'hui.

A l'époque où se débattait la question de réciprocité, une des objections qu'on fit valoir, c'est que cette convention douanière intervenue entre deux pays n'était pas une mesure législative frappée au coin de l'indépendance et adoptée par chaque pays. Personne ne saurait formuler pareille objection contre la proposition que je veux présenter, à la fin de mes observations, cet après-midi, proposition voulant que le Gouvernement prenne des mesures immédiates afin de permettre aux producteurs de blé au Canada d'avoir libre accès pour leurs produits au marché américain. Le gouvernement des Etats-Unis a pris l'initiative voulue, et il suffit que tout autre pays au monde prenne pareille initiative, pour bénéficier du libre-échange des produits naturels. Non seulement le gouvernement des Etats-Unis a inscrit le blé sur la liste des articles en franchise, mais il y a aussi inscrit les produits du blé, y compris la farine et tous les produits secondaires.

Je me souviens qu'en 1911, les minotiers, hostiles à la réciprocité, affirmaient que cette convention douanière n'était pas un traité loyal, puisqu'il leur faudrait concurrencer le minotier américain en payant le prix du blé, mais qu'ils n'y trouveraient qu'un débouché limité pour les produits secondaires. Je dois l'avouer, il y avait du vrai dans cette objection.

Je suis fier d'être reconnaissant des secours qui peuvent être apportés de partout

à une grande cause qui affecte, je crois, le bien-être de notre pays et particulièrement de la région que je représente, aussi j'ai été charmé d'entendre l'honorable député d'York-sud déclarer, comme il l'a fait hier soir, que les minotiers du Canada étaient capables de prendre garde à leur propre industrie. Je ne pourrais probablement pas trouver des expressions plus énergiques et mieux choisies que celles dont l'honorable député d'York-sud s'est servi, quand il parlait de cette question. Parlant des chemins de fer qui pouvaient se tirer d'affaire dans le cas où le blé serait placé sur la liste des entrées en franchise, il a prononcé à propos de la minoterie les paroles suivantes que je citerai avec sa permission:

Il en va de même avec les minotiers. Me direz-vous que les minotiers canadiens, dont les moulins sont presque au centre de la production du blé, ne peuvent pas supporter la concurrence des minotiers américains? Je dis qu'ils le peuvent et qu'ils sont prêts à entrer en lutte. Naturellement, ils aimeraient à garder le monopole dont ils jouissent aujourd'hui pour la meunerie au Canada, et on peut dire qu'ils ont un grand monopole. Ils sont parfaitement unis et ils sont en état, en raison de leur monopole et de l'association des chemins de fer, de maintenir les prix bas. Ainsi, de deux façons, les fermiers canadiens en retireront des bénéfices.

C'est-à-dire de mettre le blé sur la liste des entrées en franchise.

Ils en bénéficieront par la concurrence des chemins de fer américains, et ils en bénéficieront aussi parce que les minotiers seront obligé d'en venir au fait et den prendre et à les payer plus cher pour leur blé canadien, s'ils veulent le moudre dans leurs moulins.

Pour employer une expression bien connue, vous avez là toute l'affaire en raccourci, telle qu'elle a été présentée par l'honorable député d'York-sud. En admettant qu'avec la réciprocité le minotier du Canada aurait à supporter, dans ses achats de blé, la concurrence du minotier américain, et n'aurait que le marché intérieur limité pour l'écoulement des produits dérivés de son moulin, si nous acceptons la branche d'olivier qui nous est tendue sous la forme du tarif Wilson-Underwood et si nous supprimons les droits sur le blé et ses dérivés, que verrons-nous? Nous verrons qu'il en résultera un grand avantage pour les minotiers du Canada parce qu'on leur accordera l'entrée en franchise d'un marché de 90 millions d'habitants, non seulement pour la farine qu'ils fabriquent, mais pour tous les sous-produits du blé qu'ils ont à vendre. Si quelqu'un a quelque doute sur la possibilité qu'a le minotier canadien de concurrencer le minotier des Etats-Unis, je crois que je peux rapidement faire disparaître cette idée de son esprit en le reportant à un petit article publié lundi de cette semaine dans le "Citizen." Je ne crois pas qu'aucun de nos collègues aurait la témérité de dire que le blé canadien ne pourrait pas concourir, au point de vue de la qualité, avec n'importe quel blé au monde si les minotiers avaient le bénéfice de l'entrée en franchise de leurs produits sur les marchés des Etats-Unis. Voici l'article:

La farine canadiennne chasse de l'Orient la farine américaine. La convention commerciale de l'hon. George Foster, amène de grands résultats pour les minotiers du pays et alarme les représentants des Etats-Unis.

Le rapport hebdomadaire du commerce contient un paragraphe qui a une énorme signification à propos du commerce canadien avec l'Orient.

Le consul général américain à Hong-Kong, dans son rapport à son gouvernement dit que la farine canadiennne chasse en réalité du marché le produit américain et qu'à moins de quelque changement, les producteurs américains perdront ce commerce. Il attribue la popularité de la farine canadienne en Chine à sa forte proportion de gluten et dit qu'une simple sécheresse ne peut pas expliquer la baisse du trafic américain qui a été plus marquée en novembre qu'en aucun mois précédent.

Il sera nécessaire, déclare-t-il, que les producteurs de blé américain aient de nouvelles semences et récoltent une variété différente de blé, avant de pouvoir faire la concurrence au produit canadien.

C'est-à-dire sur le marché de la Chine. L'article continue ainsi:

On se souviendra que l'hon. George Foster, a prédit, l'an dernier, après son voyage en Chine, que notre pays prendrait encore la première place sur le marché chinois, et sa prédiction a été réalisée.

C'est un renseignement bien agréable venant d'une autorité comme celle du consul général des Etats-Unis à Hong-Kong, et nous sommes charmés du compliment adressé au ministre du Commerce et de l'Industrie et de savoir que son voyage en Chine n'a pas été, après tout, inutile. Mais l'importance de cet article, c'est que la farine canadienne chasse actuellement la farine des Etats-Unis des marchés neutres du monde. Nous savons que notre farine canadienne s'est fait une place solide non seulement en Chine, mais sur les autres marchés neutres du monde, y compris le marché britannique. Si l'on profitait de l'avantage du tarif Underwood, en ce qui concerne le blé et ses sous-produits, dans quelle situation cela mettrait-il les minotiers du pays? Cela leur ouvrirait un marché de 90 millions d'habitants dont ils ont été jusqu'à présent exclus par un mur de tarif élevé. Non seulement les producteurs de blé, mais les minotiers du Canada devraient

envoyer des délégations au Gouvernement pour lui demander de vendre leur blé où ils vendent aujourd'hui leur bétail avec tant d'avantages. Nous sommes d'accord avec l'honorable député d'York-sud pour dire que si les produits dérivés du blé étaient mis sur la liste en franchise cela aurait quelque effet sur nos chemins de fer canadiens, mais la preuve que j'ai donnée tend à montrer jusqu'à maintenant que les tarifs élevés de nos chemins de fer détournent déjà le commerce d'exportation de l'ouest du Canada vers les voies des Etats-Unis et si les lignes canadiennes sont résolues à maintenir leur tarif de petite vitesse à un taux élevé, c'est aux actionnaires de ces chemins de fer à régler la question; le farmier canadien ne devrait pas être obligé de souffrir parce que les chemins de fer refusent d'abaisser leurs tarifs à un niveau raisonnable.

On a parlé ici de l'extraordinaire condition dans laquelle se trouve la classe ouvrière du Canada tout entier. Quand j'ai vu dans un récent numéro de la "Gazette du Travail" un renseignement disant que dans la ville de Vancouver les permis de construction pour le mois de novembre s'élevaient à $300,000 en comparaison de $1,500,000 pour le même mois de l'année précédente, je n'étais pas prêt à entendre ce qu'a dit l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) quand il nous a informé qu'il y avait 10,000 ouvriers sans travail dans la grande ville de Vancouver. Mais avec l'autorité d'un chef reconnu du mouvement agricole de la province d'Alberta, M. George Lane, je puis dire à la Chambre que l'exode qui s'est produit dans la Colombie-Anglaise pendant les quatre derniers mois, se renouvelle maintenant dans les fermes de l'Alberta. Mais il y a plus, j'ai le renseignement moins précis que le même état de choses existait presque dans chacune des provinces des prairies. Monsieur l'Orateur, quelle est l'intention du Gouvernement? Veut-il que les cultivateurs exportent leur blé ou tiennent-ils à ce que les cultivateurs s'exportent eux-mêmes? La situation actuelle est que si les cultivateurs du Canada n'ont pas libre accès pour leur produit principal, le blé, sur les marchés des Etats-Unis nous allons constater, non pas un flot croissant d'immigration dans notre pays, mais un exode de notre population qui a déjà commencé. Ce n'est assurément pas ce que désirent les membres de cette Chambre quel que soit le parti politique auquel ils appartiennent. Nous voulons voir notre pays se développer, nous voulons voir notre population augmenter et nous désirons que la prospérité s'accroisse dans la nation. Mais si nous devons dire au producteur de blé de l'Ouest, qui se trouve aujourd'hui en face d'un surplus de 50,000,000 de boisseaux dont il ne sait pas quoi faire: Nous qui sommes le gouvernement du Canada nous vous empêcherons d'avoir libre accès sur le marché des Etats-Unis, il n'y a plus qu'une chose à faire pour le cultivateur de l'ouest du Canada, c'est de rassembler ses outils et ses effets et de quitter le pays pour se rendre dans quelque autre contrée où les conditions sont plus favorables.

M. BURNHAM: Que faites-vous du régime réciproque des salaires et autres choses de ce genre? Vous avez oublié de parler de tout cela.

M. NEELY: Je pensais que j'avais discuté le régime réciproque depuis une demi-heure.

M. BURNHAM: Non.

M. NEELY: Mon honorable ami comprend-il ce que veut dire cette expression? S'il a besoin d'une définition pour lui permettre de comprendre je la lui donnerai. Tout ce qu'il lui faut, c'est une définition du terme et alors il comprendra que j'ai parlé du régime réciproque pendant la dernière demi-heure. Je dirai, si mon honorable ami ne comprend pas de quoi il s'agit, que le gouvernement des Etats-Unis a mis le blé et les produits du blé sur la liste des entrées en franchise pour tous les pays qui ont mis semblablement le blé des Etats-Unis sur la liste de leurs entrées en franchise.

M. BURNHAM: Pourquoi ne l'admettent-ils pas en franchise s'ils en ont besoin?

M. NEELY: Il ne s'agit pas tant de savoir s'ils en ont besoin ou non, mais ils veulent que les pays auxquels ils accordent le privilège de leur marché, leur fassent la même courtoisie. Mais après tout ce n'est pas la question de ce que les Etats-Unis ont besoin que je discute; il s'agit de savoir ce dont l'agriculteur canadien a besoin. Quand mon honorable ami aura fini de discuter le sujet des titres, il pourra aller réformer les idées des Etats-Unis sur leurs propres besoins, s'il le préfère, mais pour le moment, concentrons notre attention sur les besoins de la population du Canada.

Je disais que cette situation existe vraiment et je suis heureux que mon opinion

soit sans préjugés, parce qu'elle a été répétée dans d'autres milieux qui, j'en suis sûr, intéressent tous nos honorables amis de la droite. Durant la session actuelle de la législature du Manitoba, mes honorables amis de cette province confirment mes paroles. M. Malcolm, député libéral de Birtle, a inscrit au feuilleton une résolution demandant au Gouvernement fédéral de placer la blé et les produits du blé sur la liste des entrées en franchise, pour que le nôtre puisse avoir un libre accès sur le marché américain. Quel fut le traitement accordé par le gouvernement de sir Rodmond Roblin à cette résolution?

Le gouvernement de sir Rodmond Roblin fit sienne la résolution du député libéral de Birtle et elle fut adoptée à l'unanimité par l'assemblée législative. Mon honorable ami n'a donc pas raison de lancer des exclamations quand je dis que l'opinion que j'émets sur cette question n'est pas dictée par l'esprit de parti. Je suis bien aise de pouvoir discuter cette question à laquelle je porte un si vif intérêt, à l'aide d'arguments qui ne peuvent qu'être bien accueillis par les deux côtés de la Chambre. Je n'ai aucun doute que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers), un ex-membre du gouvernement Roblin et qui représente l'Ouest canadien dans le cabinet fédéral; je n'ai aucun doute que notre nouveau solliciteur général (M. Meighen) que je félicite sur sa nomination et dont la position actuelle n'est probablement que l'avant-coureur d'une récompense plus élevée; je n'ai aucun doute que l'honorable ministre de l'Intérieur que je ne vois pas en ce moment à son siège mais qui est aussi un représentant de l'Ouest; je n'ai aucun doute, dis-je, que tous ces messieurs admettront avec moi que la grande question du jour, en ce qu'elle intéresse les producteurs de l'Ouest, c'est cette résolution qui a été adoptée par la législature du Manitoba. Je compte sur l'appui de ces trois membres du Gouvernement de même que sur celui de l'honorable député de Brandon (M. Aikins), de l'honorable député de Lisgar (M. Sharpe), de l'honorable député de Souris (M. Schaffner), de l'honorable député de Selkirk (M. Bradbury). J'irai même plus loin et je dirai qu'il n'y a pas de raison pour que je n'aie pas l'appui de tous les membres de la Chambre. Personne n'osera soutenir que ce serait un désavantage pour le producteur de l'Ouest d'admettre le blé des Etats-Unis en franchise. Quels sont les meilleurs juges sur cette question? A maintes et maintes reprises, les producteurs de blé de l'Ouest ont fait connaître leur opinion au Parlement. Ces jours derniers encore, ils nous ont fait savoir leurs désirs. Certains membres de la droite ont prétendu par le passé que ce changement dans le tarif serait préjudiciable aux producteurs de l'Ouest, mais ces derniers persistent à réclamer l'admission du blé en franchise et à se dire les meilleurs juges de la question. Ces cultivateurs ne sont-ils pas en effet mieux que tout autre en état de dire ce qu'il leur faut et se trouvera-t-il dans cette Chambre un seul député pour prétendre que ces cultivateurs et ces producteurs de blé méconnaissent leur propre intérêt? Ceux qui n'approuvent pas l'attitude prise par l'association des producteurs de grain devront blâmer également la résolution adoptée par la législature du Manitoba, au cours de la présente session.

Ce que je reproche surtout au Gouvernement, c'est qu'au lieu de convoquer une session spéciale du Parlement, lorsque le tarif Wilson-Underwood fut mis en vigueur, dans la première semaine du mois d'octobre dernier, il a laissé ses membres se promener aux quatre coins du globe et a obligé les cultivaeurs de l'Ouest à vendre leur récolte sur un marché restreint et à perdre, de ce fait, plusieurs millions de dollars. Au lieu d'avancer la date de l'ouverture de la session, le Gouvernement l'a retardée de deux ou trois mois et le cultivateur de l'Ouest se trouve ainsi privé, pour cette année, des avantages qu'il aurait pu retirer du nouveau tarif des Etats-Unis. Il n'est pas trop tard cependant pour assurer à nos cultivateurs de l'Ouest les avantages de ce tarif pour les récoltes à venir. La situation qui existait cet automne se renouvellera chaque année d'une manière plus accentuée.

M. BURNHAM : Qu'est-ce que les Américains ont fait?

M. NEELY : Les faits et gestes des Américains semblent intéresser mon honorable ami; a-t-il l'intention d'émigrer aux Etats-Unis?

M. BURNHAM : Oh! non.

M. NEELY : Vu les faits que je viens de rapporter et les réclamations persistantes des producteurs de grain, il est regrettable que le Gouvernement n'ait pas jugé à propos de mentionner cette question dans le discours du trône et de convoquer une session spéciale du Parlement à cet effet. Tout en admettant qu'il n'est pas possible de remédier à ce qui a été fait cette année, j'espère que le Gouvernement prendra les moyens de faire profiter les

cultivateurs de l'Ouest des avantages du tarif américain, pendant les années à venir. Pour cette raison, monsieur l'Orateur, je propose l'amendement suivant:

La Chambre regrette que le gracieux discours par lequel Votre Altesse Royale a ouvert la présente session du Parlement n'indique aucune intention de la part de vos ministres de prendre des mesures en vue de s'assurer sur le marché des Etats-Unis le libre accès du blé et de ses produits, en supprimant le droit sur le blé et ses produits importés des Etats-Unis en Canada.

L'hon. ROBERT ROGERS (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, je n'entends pas entreprendre une longue discussion sur l'adresse en réponse au discours du trône, parce que je ne crois pas à l'utilité de débats prolongés à cette phase de la session, d'autant plus que je croyais, avec la généralité des membres de cette Chambre, que le vote pris hier soir comportait, en réalité, l'adoption de l'adresse.

Les honorables membres de l'opposition semblent être d'une opinion différente et ils ont peut-être un semblant d'excuse pour motiver leur conduite actuelle. Depuis dix ou quinze jours que le débat est engagé, tout le monde a pu se rendre compte du caractère anodin et puéril de l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition et je ne m'étonne pas que nos honorables adversaires sentent le besoin de faire quelque chose pour fortifier leur position et reprendre le terrain qu'ils ont perdu non seulement devant la Chambre, mais devant tout le pays, en proposant une motion aussi anodine que celle qui a été rejetée hier par une aussi forte majorité.

S'il y a lieu de s'étonner de l'inanité de l'amendement d'hier, que faut-il penser de celui que vient de présenter l'honorable député de Humboldt (M. Neely)? Mais ce qui me surprend plus que toute autre chose, c'est l'attitude de l'honorable chef de l'opposition, car personne ne sait mieux que lui qu'en permettant à un de ses partisans de proposer un pareil amendement, il enfreint tous les précédents établis dans cette Chambre depuis la confédération. Il n'y a pas un seul exemple de deux propositions déposées par l'opposition à titre d'amendement à l'adresse en réponse au discours du trône, et surtout d'un amendement concernant le tarif.

Pour cette seule raison, même s'il n'en existait pas d'autre, il serait du devoir du Gouvernement et des membres de cette Chambre de repousser la proposition que vient de faire l'honorable député de Humboldt. Si mon honorable ami était aussi soucieux des intérêts de la population de l'Ouest canadien qu'il veut le faire croire, il n'aurait pas pris un aussi mauvais moyen de lui venir en aide. Il sait, comme nous tous, que dans quelques jours l'honorable ministre des Finances prononcera son exposé budgétaire, et que jamais, avant aujourd'hui, les modifications à apporter au tarif n'ont été discutées dans le débat sur le discours du trône. Il sait comme nous tous que c'est lorsque le ministre des Finances prononce son exposé budgétaire que les amendements à faire au tarif sont proposés et discutés. Quand le ministre des Finances nous aura exposé la situation financière du pays et nous aura fait connaître ses intentions au sujet du tarif, ce sera le temps de discuter cette question. Le Gouvernement n'est certainement pas disposé à faire connaître ses intentions au sujet du tarif avant que le ministre des Finances ait prononcé son discours sur le budget. Quand ce discours aura été prononcé, nous serons libres de traiter cette question et toutes celles qui s'y rapportent et le Gouvernement fera alors connaître ce qu'il a décidé concernant la question soulevée par l'amendement et sur celles qui ont trait au tarif en général.

Je ne vois pas ce que je pourrais dire de plus, si ce n'est que lorsque cette importante question sera discutée après le discours sur le budget, nous devrons avoir de meilleures raisons que celles que vient de donner l'honorable député de Humboldt pour justifier des changements dans le tarif qui seraient de nature à nuire à d'importantes industries du pays. Mon honorable ami (M. Neely), contrairement à tous les précédents établis depuis la confédération, demande à la Chambre de refuser sa confiance au Gouvernement sur une question de tarif, avant que le discours sur le budget ait été prononcé, et pour cette seule raison, même s'il n'en existait pas d'autre, je demande à la Chambre de rejeter cet amendement.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): Il n'y a aucun doute que la Chambre a été fortement impressionnée par les raisons constitutionnelles et parlementaires que vient de donner l'honorable ministre des Travaux publics pour empêcher ou retarder la discussion d'une question de grande actualité.

Afin de le mettre à l'abri de toute fausse conception et dans le but de faire disparaître jusqu'au moindre souci qu'il peut entretenir au sujet de l'attitude ou du refus d'agir du chef de la gauche, je me per-

mettrai de lui rappeler une motion soumise au parlement anglais—je suis convaincu que l'honorable ministre des Travaux publics ne mettra pas en doute la validité d'un précédent semblable—le 6 février 1893, comme amendement au discours du trône et qui était ainsi conçue:

La Chambre exprime humblement son regret de constater que Votre Majesté n'annonce le dépôt d'aucun projet de loi ayant pour but de venir immédiatemnt en aide à ceux qui souffrent de la stagnation générale qui se fait sentir dans l'agriculture, soit en remaniant le fardeau des impôts locaux, soit par tout autre moyen.

Deux jours durant, la Chambre des communes anglaises discuta cette proposition, et si une motion de cette nature a pu être discutée au parlement d'Angleterre, au temps dont je parle, il est évident qu'une motion absolument semblable peut se débattre, au Canada, étant donné l'état de choses qui existe en ce pays, à l'heure qu'il est.

M. MEIGHEN: L'honorable député ne saisit-il pas la différence qui existe entre une résolution générale se rapportant généralement au tarif et une résolution spéciale signalant à l'attention un item particulier du tarif?

(Exclamations à gauche.)

M. MEIGHEN: Si les honorables députés ne voient pas la différence, il me serait facile de la leur montrer.

M. OLIVER: Je regrette que nous, ne puissions pas donner satisfaction à nos collègues de droite sur ce point.

M. FOSTER: Vous n'essayez pas de le faire.

M. OLIVER: Je crois pouvoir démontrer à l'honorable ministre que nous tentons un effort dans ce sens. Nous avons déjà longuement débattu une résolution qui n'a pas le don de plaire au ministre des Travaux publics sous le prétexte qu'elle n'était pas assez précise dans ses détails, et maintenant, parce que nous soumettons une résolution détaillée, le solliciteur général trouve à redire. Si la gauche n'essait pas à plaire au ministre de l'Industrie et du Commerce, ainsi qu'aux amis de ce dernier, je crains fort que ce ne soit uniquement pour la raison qu'elle est convaincue que tout ce qu'elle poura faire déplaira toujours aux membres de la droite.

L'allusion qu'a faite le ministre des Travaux publics au manque de précédent était heureux en ce sens qu'elle nous a fourni l'occasion de discuter cette question qui revêt indubitablement la plus sérieuse et la plus pressante importance pour le Canada, en ce moment, et de rappeler un précédent semblable, basé sur une autorité auss forte et dans un cas de même nature. Cette question est-elle importante pour le pays? Est-il nécessaire, est-il à désirer que ce Parlement étudie, sans le moindre retard, un état de choses semblable à celui qui existe, aujourd'hui? N'est-il pas vrai, ainsi que l'honorable député de Humboldt (M. Neely) l'a démontré à la Chambre, que le pays a perdu des millions et des millions de dollars dont il avait certainement besoin—tout le monde le reconnaît—parce que les membres du Gouvernement, au cours des derniers mois de l'année écoulée, se sont préoccupés de tout autre souci que de celui d'administrer les affaires du pays, tél qu'il aurait dû le faire, et parce que le Parlement n'a pas été convoqué en temps utile, à la date ordinaire, alors qu'il aurait pu discuter cette question? Nous connaissons, d'après les explications fournies par l'honorable ministre des Finances, l'attitude que le Gouvernement entend suivre, et qui se résume pratiquement à ceci: les ministres n'ont d'autre fonction à remplir que celle d'imposer des taxes, d'encourir des dépenses et, incidemment, de retirer leur traitement. Ce ministre a déclaré qu'il n'incombe pas au Gouvernement de faire face à l'état de choses qui existe par tout le pays. Eh! quoi, dit-il, laissons tout au point où il se trouve et cela vaudra mieux. J'espère que les choses iront mieux, sinon par elles-mêmes, du moins sans l'aide du Gouvernement, cela va sans dire. Il est certain que si la situation s'améliore, cela ne sera dû ni au Gouvernement, ni à la politique qu'il poursuit, mais à la force même des événements.

On a fait beaucoup de potin politique, parce que l'ancienne administration n'avait pas agi dans tel et tel sens. Qu'on me permette de faire observer que le pays se trouve, aujourd'hui, en présence d'un état de choses qui n'existait pas sous l'ancien Gouvernement. C'est le résultat d'un situation industrielle et commerciale anormale, oui, anormale en tant qu'il s'agit de l'épreuve que le Canada vient de traverser, et qui réclame l'action du Gouvernement, et voilà le motif, non l'excuse, que nous invoquons pour saisir cette occasion de représenter à la Chambre et au pays non seulement la nécessité, mais encore la possibilité et l'obligation d'agir.

Il est vrai qu'il s'est produit une augmentation des prix sous l'ancien Gouvernement. Il est également certain qu'à côté

de cet accroissement des prix on a constaté un accroissement de prospérité. Du moment que j'ai le moyen de payer les prix qu'on me réclame pour telle ou telle marchandise, que m'importe que ces prix soient élevés ou abaissés? Mais s'il arrive que les prix soient plus élevés qu'ils ne l'étaient auparavant et que je n'aie pas les moyens de payer les prix qu'on me demande, quelle différence cela peut-il me faire que les prix soient ou non plus élevés? D'autre part, lorsque les circonstances sont telles que les prix sont plus élevés qu'ils ne l'étaient auparavant, et que je n'ai pas l'argent pour acquitter ces prix, surgit alors un état de choses qui s'impose à l'étude approfondie des hommes publics, et dire qu'on n'a pas rempli ce devoir, au cours des années écoulées, n'établit pas la preuve démontrant qu'on doit se croiser les bras maintenant et refuser de tenter le moindre effort pour améliorer la situation.

C'est une question qui est beaucoup plus importante que ne saurait l'être celle se rapportant uniquement à l'Ouest, ainsi que l'a donné à entendre l'un des mes honorables amis de la droite. Elle l'emporte certainement sur toute question de parti. C'est un problème qui se rattache au fondement même du bien-être et du progrès de ce vaste pays du Canada, et il nous incombe d'étudier, en ce moment précis, la difficulté que nous devons résoudre. On se rappellera qu'il y a quelques années—pour préciser, au cours de l'hiver de 1910-1911—à la suite d'une agitation considérable parmi les cultivateurs des provinces des prairies, une délégation importante s'est rendue à Ottawa, représenter au Gouvernement d'alors l'opportunité, ou, tel que les délégués le disaient eux-mêmes, la nécessité d'ouvrir un marché au sud de la ligne frontière pour le blé et les autres produits de l'Ouest. Je suis certain qu'il se trouve un grand nombre de membres de la droite qui ont considéré cette députation comme étant composée d'illuminés, de gens qui quémandaient une faveur pour le seul plaisir d'obtenir celle-ci, sans savoir pourquoi. Laissez-moi rappeler la raison de cette députation et le motif de cette résolution qui est maintenant en discussion.

Nous avions assisté, dans l'Ontario, à un développement prodigieux de la culture du blé. Je limite mon argumentation au blé seulement, pour l'instant. Au cours de dix années environ, la superficie des terres où l'on cultivait le blé a été portée de 2,500,000 à 17,000,000 d'acres. Mais la culture du blé se développait, en même temps, dans d'autres pays de l'univers. A la suite de cette augmentation de production universelle et qui affluait au marché de Liverpool, il s'est produit un fléchissement continu dans les prix du blé, ce qu'ont constaté les producteurs de blé qui, alarmés de cette diminution sensible des prix, ont compris qu'ils en arriveraient infailliblement à ce point où ils en sont rendus, aujourd'hui, celui de chercher à produire le blé à un prix qui ne leur rapporterait pas beaucoup de profit.

Je lis dans les journaux et j'entends un grand nombre de membres de cette Chambre dire—il en est question ailleurs également—que le cultivateur est un altruiste qui fait son travail à seul fin de se trouver plus près du cœur de la nature et qu'il doit se contenter de voir se lever le soleil, le matin, d'entendre gazouiller les oiseaux et d'embrasser du regard ce paysage enchanteur ajoute même que, lorsqu'il lui prend fantaisie de discuter des questions économiques, le cultivateur se trouve en dehors de son champ d'action et qu'alors, en vérité, il fait partie de la classe des rêveurs et des inutiles. Il va sans dire que nos honorables amis de la droite vont faire l'instruction de cet homme, qu'on me permette d'ajouter—ce qu'il ne devait pas être nécessaire de dire—que l'industrie du cultivateur ressemble en tous points à celle de tout autre citoyen. Si son travail ne lui rapporte pas de bénéfice, le cultivateur ne peut le continuer longtemps. Il ne s'agit pas de savoir s'il veut ou non persévérer dans sa tâche, mais bien de connaître s'il peut continuer ainsi son travail. Qu'est-ce qui permet au marchand ou à l'industriel de continuer ses affaires? C'est le léger profit qu'il retire. Si sa mise de fonds est de $100,000,000 et si ses revenus ne sont que de $99,000, il doit abandonner les affaires. Si ce revenu se chiffre à $101,000,000, il persévère. C'est la différence aléatoire entre le succès et la banqueroute. Tant que le cultivateur obtient pour ses produits un prix qui lui assure un profit raisonnable, il persévère au travail; par contre, si la vente de son blé lui rapporte 5 cents de moins par minot que ce qu'il a payé pour récolter ce minot de blé, il abandonne cette industrie. Voilà l'état de choses auquel les cultivateurs de l'Ouest ont dû faire face, en 1911. Ils avaient déjà traversé les mêmes épreuves auparavant. Ils s'étaient alors adressées à l'ancien Gouvernement et ce dernier, à la suite des explications données par les intéressés, avait adopté des mesures pour rendre plus facile aux cultiva-

teurs l'entrée des marchés où ils pouvaient écouler leurs produits, ce qui leur assurait un profit appréciable.

J'ai à la main des états que je soumettrai à la Chambre et qui font voir les différences rélevées dans les prix des marchés de l'univers. Je me suis procuré ces renseignements d'une des principales maisons de Montréal qui fait le commerce du grain et j'ai toutes les raisons possibles d'ajouter foi à ces données. On m'informe qu'en 1907, année où la récolte a manqué presque complètement et où la vie a été dure, année que j'ai choisie comme terme de comparaison—au mois de décembre, le blé n° 1 "northern" s'est vendu $1.23, le boisseau. En 1911, cet article se vendait, en moyenne, $1.18½, le boisseau et, en 1912, $1.07. Des personnes dignes de foi m'informent qu'en 1913 le prix moyen atteint par le blé, en décembre, blé n° 1 "Northern," a été de 98 cents. Ce qui établit une différence de 25 cents par boisseau, pour les années 1907 et 1913, ou de 25 p. 100—si mes calculs sont exacts—dans les profits du cultivateur.

J'ignore combien de catégories d'industries peuvent subsister en dépit d'une diminution de 20 p. 100 dans la valeur de leur production.

Cet abaissement du prix du blé du Nord-Ouest a nécessairement eu pour effet de restreindre la production et les ressources financières, ainsi que de provoquer le pénible état de choses qui prévaut aujourd'hui. Je ne sais jusqu'à quel point on niera l'existence de la crise financière, mais depuis vingt ans, je l'affirme, jamais le Canada ne s'est trouvé en aussi mauvaise situation.

Une dépêche de Toronto, en date du 26 courant, nous apprend que le nombre des sans-travail inscrits jusqu'à présent au Civic Registration Bureau s'élève à tout près de 7,000 hommes. Je lis dans les journaux que les deux représentants d'Ottawa, MM. Fripp et Chabot, cherchent à convaincre le ministre des Travaux publics qu'il y aurait lieu de faire exécuter certains ouvrages déjà autorisés, afin de fournir de l'emploi à deux ou trois cents hommes. Je relève dans le " London Times " une dépêche de Toronto, en date du 8 courant, où il est admis que le nombre des sans-travail dans cette ville est de 10,000 à 15,000. Je lis dans le "Montreal Telegraph" du 26 courant que le refuge protestant a, la semaine dernière, donné asile à 895 personnes et servi 1,331 repas.

Si je mets ces données sous les yeux, c'est pour établir avec évidence qu'il existe actuellement en ce pays un état de choses comme on n'en a pas constaté depuis vingt ans. C'est une situation créée par la rareté de l'argent; et je fais voir comment le Gouvernement aurait pu, à certain égard, parer dans une certaine mesure aux inconvénients de cette situation. Dans les circonstances, la gauche parlementaire a pleinement raison non seulement de faire une proposition par voie d'amendement, mais aussi d'exiger du Gouvernement, s'il a quelque chose à suggérer, quelque mesure salutaire à proposer— ce que doit laisser entrevoir le discours du trône—qu'il dépose son budget sans tarder, afin de recourir immédiatement aux moyens qu'il juge les meilleurs.

L'hon. GEORGE E. FOSTER: Il ne peut le déposer avant l'adoption de l'adresse.

M. OLIVER: Si mon honrable ami veut nous promettre que le budget sera déposé demain, nous voterons l'adresse dès cet après-midi.

M. FOSTER: Vous êtes déjà épuisé, pour ainsi dire, et vous voulez, naturellement, profiter de la circonstance.

M. OLIVER: Que mon honorable ami n'aille pas s'imaginer que le sujet est épuisé. La question est trop importante, elle touche de trop près à l'intérêt vital de chacun des habitants de ce pays pour que nous soyons de taille, l'honorable ministre et moi, à l'épuiser.

Sans vouloir accaparer les instants de la Chambre, j'aimerais à appeler son attention sur un point particulier de cette question auquel il a été fait allusion, mais que l'on n'a peut-être pas compris aussi parfaitement qu'il conviendrait. De ce que les Etats-Unis produisent et exportent le blé en grande quantité, certains ont conclu que le blé canadien ne trouve pas et ne saurait trouver de débouché chez nos voisins du sud. J'ai demandé à ce propos à la maison montréalaise dont j'ai déjà parlé s'il est bien vrai que le blé américain s'est vendu sur la place de Londres à un prix plus élevé que le blé canadien de même qualité. Voici la réponse qui me fut donnée:

Pour ce qui est de votre dernière question, je suppose que ce tableau se rapporte au blé d'hiver des Etats-Unis. Le blé australien, vous le savez, est blanc. Il est très vrai qu'à certaines époques toutes ces diverses sortes de blés se vendent plus cher que votre Manitoba-nord n° 1. C'est une simple question d'offre et de demande.

C'est-à-dire qu'en Angleterre certains blés sont recherchés pour la confection de la pâtisserie. Ils se vendent plus cher, il va sans dire, quand la demande excède l'offre, et moins cher quand c'est le contraire qui a lieu. Ce qui se produit à Liverpool à l'égard de certains blés tendre se produit également aux Etats-Unis à l'égard du blé dur du Canada. Aux Etats-Unis, on récolte et moud du blé pour une population de quatre-vingt-dix millions d'habitants, et le blé dur ne représente qu'une faible proportion du total de cette production. La vallée de la rivière Rouge est, si je ne me trompe, la seule région des Etats-Unis où l'on cultive le blé dur. Ce blé est tout particulièrement recherché pour le mélange; quand on ne le trouve pas en quantité suffisante aux Etats-Unis, on en importe de l'étranger, et il faut en donner un prix plus élevé. A vrai dire, les Américains ne trouvent jamais chez eux assez de blé dur pour les mélanges destinés à leur propre consommation, et c'est pourquoi ils ne cessent d'importer notre blé dur dont les cultivateurs de l'Ouest obtiennent ainsi un prix plus rémunérateur.

C'est parce que les cultivateurs ont droit à ce débouché que nous appelons fortement l'attention des gouvernants sur la question.

M. SCHAFFNER: Et le blé du Dakota, il est dur, n'est-ce pas?

M. OLIVER: Je parle de celui de la vallée de la rivière Rouge.

M. SCHAFFNER: Cette vallée doit embrasser un très vaste territoire.

M. OLIVER: Je ne parle pas seulement des terres qui bordent la rivière, mais du territoire désigné sous le nom de vallée de la rivière Rouge, de la région au sol noir comprise dans le Minnesota septentrional est dans les deux Dakotas. C'est de là que les Etats-Unis tirent leur blé dur, mais si abondantes qu'y soient les récoltes, elles sont loin de suffire aux minoteries américaines où s'effectuent les mélanges. Pour établir le fait de façon plus certaine, il suffit de se reporter à l'extrait, cité par mon honorable collègue de Humbldt (M. Neely), du rapport du consul des Etats-Unis à Hong-Kong, publié avec l'autorisation de l'honorable ministre du Commerce. Il y est formellement démontré que la farine fabriquée aux Etats-Unis ne saurait, sur un marché neutre, soutenir la concurrence de la farine canadienne. Pas n'est besoin d'autre preuve pour faire voir que le blé canadien, du jour où la libre exportation en sera permise chez nos voisins, fera prime aux Etats-Unis. Le gouvernement américain est prêt

à laisser notre blé entrer en franchise, et il ne reste plus au Gouvernement du Canada qu'à prendre, sans qu'il soit besoin de faire d'alliance ou de convention embarrassante, certaines dispositions propres à faciliter l'écoulement de ce blé aux Etats-Unis et à permettre aux cultivateurs canadiens de bénéficier de la hausse qui en résulterait.

Différents facteurs régissent le prix du blé; ce sont, entre autres, la production, la consommation, le transport et les dispositions relatives à la manutention et à l'emmagasinage. J'apprends de source certaine que si le blé canadien a subi l'an dernier une baisse non motivée de plusieurs cents, cela tenait à certaines circonstances particulières au Canada. Reportons-nous plutôt aux documents:

> Pour ce qui est de la dernière récolte du Nord-Ouest, que nous écoulons en ce moment, le prix du n° 1 du Nord a accusé, en octobre et novembre, une baisse presque constante due à la vente forcée qu'occasionnait sans doute la situation financière. Nous avons reçu de l'autre côté....

C'est-à-dire d'Angleterre.

> ... des lettres où il est dit que le blé est le plus beau et le meilleur marché du monde entier, et qu'on ne s'explique pas qu'il se vend à si grand rabais. A ce moment-là, nulle autre nation ne nous faisait concurrence; le blé baissait tout simplement de lui-même.

M. BURNHAM: Puisque les Etats-Unis tiennent à avoir notre blé et n'ont aucun motif sérieux de chercher à nous vendre le leur, pourquoi persistent-ils ainsi à faire en sorte que la balance du commerce leur soit toujours contraire, et à attendre que cette Chambre leur permette d'importer notre blé?

M. OLIVER: Je ne suis pas chargé de répondre au nom du gouvernement américain. Comme l'ex-président sera à Ottawa samedi prochain, je conseillerai à mon honorable ami de lui demander son avis sur ce point.

M. W. H. SHARPE: L'honorable député aurait-il l'obligeance de nous dire le nom de l'auteur du document dont il donne lecture?

M. OLIVER: Non, je ne le dirai pas, bien que je sois libre de le faire. C'est chose qui ne regarde pas l'honorable député; au surplus, si la question l'intéresse, il peut aisément vérifier l'assertion en recherchant lui-même la réalité de la situation. Et puis, c'est à nos adversaires qu'il appartient de démontrer que tels ne sont pas les faits.

Il est certain que, l'automne dernier, le prix du blé sur la place de Liverpool était moins élevé qu'il n'avait été depuis nombre d'années. Il est également certain, ainsi qu'il est dit dans une autre partie de cette lettre, que le blé canadien se vendait à meilleur marché que le blé américain de même qualité. L'explication que l'on donne de cette baisse, c'est que l'écoulement en étant forcé, le blé canadien a, comme il est dit dans la lettre, baissé de lui-même.

Pourquoi, demandera-t-on, le blé s'est-il exporté en aussi grande quantité? Cela tient en partie à ce que les cultivateurs se trouvaient obligés de vendre, et en partie à ce qu'il valait mieux, selon eux, vendre leur blé immédiatement qu'attendre qu'une paralysie du transport vînt provoquer une baisse nouvelle. Si nous avions le droit de vendre notre blé aux Etats-Unis du commencement de l'année à la fin, nous aurions deux débouchés à notre disposition; l'un de ses débouchés nous serait accessible en hiver, grâce aux moyens actuels de transport, et nos cultivateurs ne se verraient plus obligés d'expédier tout leur grain avant la clôture de la navigation.

Le libre accès au marché américain, l'an dernier, outre le renchérissement qui aurait résulté du retard mis à la vente du blé par les cultivateurs, aurait contribué à faire hausser d'une manière sensible le prix de vente à Liverpool. Il est indiscutable qu'eu égard à la production mondiale, il est préférable pour le producteur que les marchés soient vastes, nombreux et facilement accessibles. C'est là une vérité élémentaire qui ne saurait être contredite.

Pour que la production de nos prairies de l'Ouest s'accroisse, il faut que nos cultivateurs puisse faire des bénéfices. Dans les circonstances actuelles, au lieu de se fermer les yeux, au lieu de demander aux gens d'attendre que la situation s'améliore, le Gouvernement doit sans perdre de temps prendre toutes les mesures pour assurer au producteur le meilleur prix offert sur le marché mondial, en soulageant le fardeau des impôts, en lui facilitant la production, en abaissant le coût du transport, en améliorant les conditions dans lesquelles se fait le commerce. Pour atteindre ces fins, s'il lui faut répudier son programme, renoncer à l'attitude prise en 1911, je déclare que les besoins du pays sont tels qu'ils exigent cette conduite de sa part. Quelque conception qu'il ait de son devoir, nous nous croyons tenus de signaler à la Chambre et au pays, aussi énergiquement que nous le pouvons, la situation telle qu'elle existe et la nécessité d'un remède, et nous nous croyons aussi tenus de suggérer quel devrait être le remède.

M. LEVI THOMSON (Qu'Appelle): Je regrette fort que les députés ministériels semblent renoncer à la discussion qui me paraît assez importante pour que le Gouvernement la fasse poursuivre. En l'idée des cultivateurs de la Saskatchewan, du moins, la question de la suppression par le Canada du droit sur le blé est une question d'une grande importance. Des députés amis du ministre nous disent que celui-ci a fait des merveilles pour les cultivateurs. Je reconnais le mérite du ministre de l'Agriculture (M. Burrell) au sujet des dons en faveur de l'agriculture. Je crois que les crédits destinés à des fins agricoles en 1913-1914 dépassent de plus de $1,000,000 les crédits ouverts par l'ancien Gouvernement pour l'exercice 1911-1912. Il me semble que les vanteries provoquées par cette forte augmentation sont, pour le moins dire, excessives. Si nous nous rappelons que le budget général de 1913-1914 dépasse de $50,000,000, celui de 1911-1912, il ne me paraît pas que l'augmentation du budget de l'agriculture soit étonnante, si ce n'est pas à cause de sa modicité. Vu que la population du Canada en général se rend compte que l'enseignement agricole a été négligé en ce pays, que le progrès de l'agriculture est nécessaire aux autres progrès et qu'il faut pour le bien public donner plus d'attention et de secours à l'agriculture, il me semble que le pour-cent de l'augmentation du budget de l'agriculture est faible plutôt que forte, et que le ministre aurait pu la porter à un chiffre beaucoup plus élevé et recevoir l'approbation de toutes les classes de la population. Selon moi, il a manqué de courage en n'obtenant pas pour les travaux de son département une plus forte part de l'augmentation.

Les cultivateurs des provinces des prairies tireront plus de profit de la suppression par les Etats-Unis du droit sur le bétail et du dégrèvement partiel de l'avoine que de la loi sur l'enseignement agricole. Le ministre de l'Agriculture ne devrait pas permettre que le président des Etats-Unis fasse plus que lui pour venir en aide aux cultivateurs canadiens. Nous avons le droit d'attendre plus de faveurs de notre ministre de l'Agriculture que du président des Etats-Unis, mais je ne crois pas qu'on laisse entendre que nous en recevons autant. La plus grande aide que nous ayons reçue depuis l'arrivée au pouvoir du présent Gou-

vernement, la seule aide, nous est venue de l'autre côté de la frontière.

Nous entendons émettre l'idée qu'il serait mal d'encourager quoi que ce soit qui créerait le désir de nous annexer aux Etats-Unis. Je ne connais rien de plus propre à faire naître ce désir que la situation actuelle où les Etats-Unis nous prodiguent les secours et où notre Gouvernement nous refuse toute aide.

Je ne veux pas parler de la réciprocité d'une manière particulière, mais je dois dire que le Gouvernement nous a privés des immenses avantages que nous aurait valus la convention douanière de 1911. Je crois que sa conduite dans cette circonstance a causé beaucoup de tort non seulement aux cultivateurs, mais à toute la population du Canada. Quoi qu'il en soit, je ne me propose pas de traiter ce sujet en ce moment.

Vu les fortes pertes que nous a causées la conduite du Gouvernement dans cette affaire, il n'est que légitime qu'il tente de nous dédommager de quelque autre manière; et lorsque le tarif Underwood a eu force de loi aux Etats-Unis, je croyais que le Gouvernement canadien s'empresserait de supprimer le droit sur le blé et ses produits, afin de nous permettre de profiter du marché américain pour la vente de nos moissons de 1913. Je dois dire que j'ai été grandement déçu en voyant le temps s'écouler sans que le Gouvernement fasse rien, et je crois qu'il y avait lieu de l'être. Le déception de tous les cultivateurs de l'Ouest était légitime, et je suis d'avis que tous, libéraux ou conservateurs, ont été grandement déçus—les conservateurs peut-être plus que les libéraux, bien qu'ils n'aiment pas à l'avouer.

On nous dit parfois que l'accès au marché des Etats-Unis ne nous procurerait aucun avantage. La fausseté de cette assertion est suffisamment prouvée par les gros bénéfices que nous ont procurés la suppression du droit sur le bétail et le dégrèvement partiel de l'avoine. Je sais fort bien qu'on peut dénaturer les rapports reçus de Fort-William et de Minneapolis concernant la récolte de l'année, du 1er septembre 1912 au 31 août 1913, et qu'on les a dénaturés de manière à faire croire, du moins aux novices, que le cultivateur canadien de l'Ouest n'aurait rien gagné s'il avait eu accès au marché des Etats-Unis, pourvu, bien entendu, que les Etats-Unis eussent eu accès à notre marché.

Je sais fort bien que les cours du marché peuvent sembler justifier cette conclusion aux yeux des observateurs superficiels; mais même dans ce cas, je ne vois pas que ce soit une bonne raison de repousser la présente requête des cultivateurs de l'Ouest. Nous ne devons pas oublier que la récolte de 1912 aux états du nord-ouest a été vendue dans des circonstances noménale aux Etats-Unis, de beaucoup plus considérable que toutes les récoltes antérieures. Cela a naturellement influé sur les cours de Minneapolis et des autres marchés.

[M. L. Thomson.]

Nos adversaires jugent bon de ne pas tenir compte de la différence de qualité du blé canadien du nord n° 1 et du blé américain du nord n° 1. La plupart des membres de la Chambre qui sont au fait de ces questions conviendront qu'il y a une différence d'au moins 3 cents par boisseau en faveur du blé canadien. J'ai comparé avec soin les cours de Fort-William et de Minneapolis pour l'année durant laquelle le récolte de 1912 a été vendue sur le marché. J'ai puisé autant que possible mes renseignements dans le "Telegram" de Winnipeg. Ce n'est que lorsque je n'ai pas pu connaître les cours par ce journal que je me suis adressé à d'autres sources.

Je constate qu'en septembre 1912 le prix moyen était de 96 cents à Fort-William et de 89 cents ¾ à Minneapolis, écart considérable en faveur du marché de Fort-William. En octobre, les prix étaient presque les mêmes, 90 cents aux deux endroits; avec une petite fraction en plus à Fort-William qu'à Minneapolis. En novembre, la situation s'est légèrement modifiée. Le prix moyen a été de 83 cents à Fort-William et de 84 cents ⅝ à Minneapolis. En décembre, 80 cents ⅝ à Fort-William, 82 cents ⅝ à Minneapolis. En janvier 1913, à Fort-William, 82 cents ¼; à Minneapolis, 86 cents ⅝. En février, à Fort-William, 84 cents; à Minneapolis 87 cents ½; en mars, 85 cents ½ à Fort-William; 86 cents à Minneapolis.

On remarquera qu'en septembre le prix était beaucoup plus élevé à Fort-William, mais que le prix a graduellement augmenté à Minneapolis. En mars, nous voyons le prix monter à Fort-William. En avril, il monte encore. Ce mois-là, le prix est de 90 cents ¼ à Fort-William et de 89 cents ⅛ à Minneapolis. En mai, 93 cents à Fort-William et 91 cents ¼ à Minneapolis; en juin, 97 cents ⅛ à Fort-William et 92 cents ⅝ à Minneapolis; en juillet, 96 cents ¾ à Fort-William, 90 cents ⅝ à Minneapolis; en août, 94 cents ½ à Fort-William et 89 cents ⅛ à Minneapolis. On s'a-

percevra que pendant sept mois le prix a été plus élevé à Fort-William. Voilà pourquoi je dis qu'il peut sembler à l'observateur superficiel que le cultivateur canadien ne retirerait aucun avantage de l'entente que nous suggérons. En apparence, le prix aux Etats-Unis n'a été plus élevé que le prix au Canada que pendant cinq mois. Je dis en apparence, car ce n'est qu'une question d'apparence.

Même si l'on ne tient pas compte de la différence de valeur des qualités il ne s'ensuit pas nécessairement que, durant cette année exceptionnelle, le cultivateur de l'Ouest aurait eu moins d'avantages sur le marché américain que sur le marché canadien, pourvu qu'il eût eu accès aux deux. Il est vrai que pendant les douze mois en question les prix à Fort-William étaient apparemment plus élevés qu'à Minneapolis, mais il est loin d'être vrai que les cultivateurs de l'Ouest aient vendu plus de grains lorsque les prix semblaient plus élevés à Fort-William.

Mais en réalité les cultivateurs ont vendu très peu de grain à cette époque. Ils l'avaient presque tout vendu pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février. Pendant ces mois, si nous tenons compte de la différence de 3 cents en valeur, le cultivateur canadien a vendu son blé à Fort-William 4 cents $\frac{5}{8}$ de moins en novembre, 5 cents de moins en décembre, $7\frac{5}{8}$ en janvier et $6\frac{1}{4}$ en février, et que son voisin américain a obtenu pour le sien à Minneapolis, et même en mars il a obtenu 3 cents $\frac{1}{2}$ de moins pour son blé. Je crois donc ne pas exagérer lorsque je dis que même dans cette année exceptionnelle, le cultivateur canadien qui était restreint au marché de notre pays a vendu son blé, qualité pour qualité, 4 et 5 cents de moins par boisseau que celui qui avait accès au marché des Etats-Unis. Je suis certain que les cultivateurs qui font partie de cette Chambre, spécialement ceux qui viennent des provinces d'Alberta ou Saskatchewan, sont entièrement du même avis que moi. Je crois aussi que la situation des cultivateurs du Manitoba diffère très peu. En outre les cotes des marchés dans la période comprise entre 1906 et 1911 nous montrent que la différence en faveur du marché américain a été en moyenne de 9 cents par boisseau.

Bien que je n'aie aucune objection à comparer les chiffres de l'année dont j'ai parlé, qui est la plus favorable que nos adversaires puissent choisir à leur point de vue, il ne faut pas oublier que le gain pour nos cultivateurs aurait été beaucoup plus grand. Si l'on consulte les rapports des inspecteurs publiés dans les journaux de Winnipeg, on trouve que le nombre de wagons inspectés a été très petit pendant la période que le prix du blé était plus élevé à Fort-William qu'à Minneapolis, et cela même n'indique pas exactement la petite quantité de grain vendu par nos cultivateurs à cette époque. Nous ne devons pas oublier que plusieurs de ces wagons sont chargés pendant les mois de chomage avec du grain qui était dans les élévateurs ou dans les entrepôts des commerçants.

Je ne vais pas jusqu'à prétendre que l'accès libre au marché américain aura l'effet de vous faire gagner toute la différence actuelle dans les prix. Mais l'ouverture d'un marché sur lequel la moyenne du prix est plus élevée que le nôtre aura nécessairement pour résultat que nos cultivateurs obtiendront un meilleur prix pour leur blé. Je ne conteste pas que l'entrée libre de notre blé sur le marché de Minneapolis tendra quelque peu à y faire baisser les prix. Mais si on diminue même de moitié la différence actuelle, je crois que les cultivateurs de l'Ouest ont raison de vouloir toucher cette différence, qu'ils y ont droit et qu'ils en seront satisfaits. Je crois aussi que tous les esprits non prévenus admettront qu'il est raisonnable de supposer que nos cultivateurs gagneront au moins la moitié de la différence entre les prix du blé à Minneapolis et à Fort-William.

On nous dit quelquefois que si le cultivateur obtient un prix plus élevé pour son blé, le prix de la farine sera augmenté dans la même proportion pour le consommateur; mais le fait que pendant plusieurs mois de l'année le prix du blé a été plus élevé à Fort-William qu'à Minneapolis prouve que cela n'est pas vrai. Dans quelques cas, même en tenant compte de la différence de 3 cents dans la valeur du blé—le blé s'est vendu jusqu'à 10 et 12 cents plus cher à Fort-William qu'à Minneapolis. Pendant ces temps de hausse, les meuniers du Canada auraient certainement pu acheter le blé américain à meilleur marché que le blé canadien, et notre cultivateur n'aurait rien perdu, car il avait alors disposé de son blé. C'est le spéculateur qui dans ces cas-là recevrait moins du consommateur canadien, et naturellement ce serait une perte pour lui, mais personne ne niera, je crois, que dans l'intérêt général du pays, on doive plutôt rechercher le bien du consommateur que celui du spéculateur. Il faut aussi se rappeler, en discutant cette question, que le consommateur ne cou-

somme pas le blé à son état naturel; il le consomme seulement lorsqu'il est converti en farine.

Au sujet de la farine, on nous fait l'objection que nous allons nuire aux meuniers canadiens; que nous allons ruiner leur commerce, et chassé aux Etats-Unis l'industrie de la minoterie, qu'il nous faudra expédier notre blé de l'autre côté de la frontière et en rapporter la farine. Je ne crois pas qu'il y ait un seul membre de cette Chambre tant soit peu au courant des faits qui puissent penser cela. J'ai eu quelque difficulté à me procurer les dernières cotes de la farine à Winnipeg, et les plus récentes que j'ai pu obtenir sont celles que je trouve dans le "Telegram" de Winnipeg du lundi, 19 janvier, pour la journée du samedi précédent le 17 janvier.

Le prix le plus élevé auquel s'est vendu la farine ce jour-là a été de $5.40 le baril, et le plus bas de $3.00. Je ne donne que ces deux cotes, la plus haute et la plus basse, mais il y en avait plusieurs autres pour des qualités de farine intermédiaires, et en divisant le total par le nombre de cotes, je trouve que la moyenne a été de $4.47. Je me suis servi du même procédé pour avoir la moyenne du prix à Chicago. D'après la "Chicago Tribune", le prix le plus élevé qu'a atteint la farine sur le marché de cette ville à la même date du 17, a été de $5.30 le baril, et le prix le plus bas $2.65, et en appliquant le même procédé, j'arrive à une moyenne de $3.70 le baril. A la même date le blé n° 1 Northern se vendait 85 cents ⅛ à Fort-William, tandis qu'à Chicago, le blé américain n° 2 Northern se vendait 90 cents ¼. Je ne trouve aucune cote pour le blé n° 1, de sorte que je suis obligé de me contenter de celle du blé n° 2. Je crois que le plus grand nombre d'entre nous ont assez souvent entendu parler de la différence dans les prix de ces deux qualités de blé, pour pouvoir se faire une idée de ce que celle-ci représente.

La meilleure qualité de farine sur le marché de Chicago se vendait donc à la date du 17 janvier 10 cents de moins que sur le marché de Winnipeg; la moins bonne de toutes 35 cents de moins par baril, et la moyenne était de 77 cents moindre, tandis que le blé n° 2 se vendait 5 cents ½ par boisseau plus cher à Chicago que le n° 1 à Fort-William. Ces chiffres montrent clairement que le consommateur et le cultivateur canadiens gagneront tous deux si l'on adopte le changement que je propose. Le fait que le cultivateur canadien vendra son blé plus cher et que le consommateur paiera sa farine moins cher n'implique pas que les meuniers devront fermer leurs minoteries, et je ne crains pas de l'affirmer, car rien ne vient à l'appui de cette prétention. On ne nous prouve d'aucune façon qu'il en coûte plus cher qu'au Canada. Il est impossible de moudre le blé a aussi bon marché qu'aux Etats-Unis, et les faits à notre disposition contredisent aisément l'assertion que le meunier canadien ne peut pas soutenir la concurrence du meunier américain.

[M. L. Thomson.]

Je trouve dans les relevés du commerce du Canada les chiffres suivants des exportations de farine canadienne pendant les exercices clos le 31 mars, entre 1908 et 1913.

Exportations de farines canadiennes.

	Barils	Valeurs
1908	1,962,740	$ 8,454,954
1909	1,738,038	7,991,413
1910	3,064,028	14,859,854
1911	3,049,046	13,854,790
1912	3,738,836	16,034,064
1913	4,478,043	19,970,689

On voit par ces chiffres que les meuniers canadiens ont exporté pour près de $20,000,000 de farines pendant l'exercice terminée le 31 mars 1913, et pendant le même exercice ils ont exporté 1,662,338 quintaux de son évalués à $1,603,003, de sorte que la valeur totale des exportations de produits de blé pendant cette période a été de $21,573,692. Il m'est impossible, naturellement, de donner le chiffre exact des exportations pendant l'exercice courant qui se terminera le 31 mars prochain, mais à en juger par l'augmentation constante qui s'est produite d'année en année dans le passé, on peut dire sans crainte que nos meuniers exporteront cette année pour plus de $26,000,000 de leurs produits. Il ne faut pas oublier que dans l'exportation de leurs produits à des marchés étrangers, nos meuniers ont à lutter contre la concurrence du monde entier, contre la concurrence des meuniers de Minneapolis comme celle des meuniers de plusieurs autres pays. Il n'a aucun avantage sur eux, et à moins de produire sa farine aux mêmes prix que les autres meuniers, il ne pourra pas l'exporter.

En parcourant le discours prononcé, l'autre jour, par l'honorable ministre des Finances (M. White), il estime à $82,000,000 ou environ la production totale des minoteries du Canada. Si ces chiffres sont exacts, comme je le suppose, alors si leurs exportations augmentent dans le cours du présent exercice, comme elles ont augmenté régulièrement pendant les exercices précédents, cela signifie qu'un tiers environ des

produits des minoteries du Canada sera exporté sur les marchés étrangers, où ces produits auront à subir la concurrence directe de ceux de tous les autres pays, et cela sans aucun avantage spécial, sans protection aucune. Si nos meuniers canadiens peuvent ainsi soutenir la concurrence étrangère sur un tiers de leurs produits, il n'y a pas de raison pour qu'ils ne puissent pas la soutenir sur les deux autres tiers.

Je crois que la chose est claire, mais pour la rendre encore plus claire, au risque même de me répéter, je désire donner lecture d'un article que je trouve dans le "Citizen" d'Ottawa, du 26 courant, sous le titre "La farine canadienne chasse la farine américaine du marché oriental". C'est intéressant à lire.

Il faut se rappeler que ces meuniers canadiens ont une peur extraordinaire des meuniers américains. On nous dit qu'il faut les protéger, sans quoi notre blé s'en ira aux Etats-Unis, où il sera moulu pour être renvoyé en farine au consommateur canadien. D'un autre côté, cependant, ces mêmes meuniers peuvent aller faire concurrence aux meuniers américains jusque sur les marchés d'Orient où ils n'ont aucune protection, et particulièrement à les en chasser. L'article contient le paragraphe suivant:

> Les relevés hebdomadaires du commerce contiennent une nouvelle d'une très grande signification au sujet du commerce de grain canadien en Orient. Le consul général des Etats-Unis à Hong-Kong rapporte à son gouvernement que la farine du Canada chasse pratiquement la farine américaine du marché oriental.

Nous n'avons aucun motif de supposer que ce rapport ne soit pas exact. S'il l'est, celà prouve clairement et complètement que le minotier canadien n'a pas besoin d'être protégé contre le minotier américain, si par hasard il requérait une protection contre tout autre.

Je traiterai maintenant de l'exportation du son. On nous a dit qu'il nous serait très dommageable de permettre à notre blé d'entrer en franchise aux Etats-Unis, parce qu'on l'y expédierait pour être moulu et que le son serait consommé sur place, tandis que la farine nous serait ré-expédiée. Si les exportations de son de cette année ont augmenté dans la même proportion que les exportations des autres denrées depuis quelques années, nous pouvons espérer que les minotiers exporteront, durant l'année courante, environ 2,000,000 de quintaux de son. S'il en est ainsi, nous n'avons pas à redouter que cette question du son nous cause de bien graves embarras.. Nos amis du parti ministériel reprochent souvent aux cultivateurs de l'Ouest de ne pas se livrer davantage à la culture mixte et ils leur conseillent de s'y adonner. Je suis un de ces cultivateurs de l'Ouest. Je suis pleinement convaincu qu'il nous serait avantageux d'adopter la méthode de la culture mixte. Je suis en train de la mettre en pratique sur ma ferme. Je me livre graduellement à l'usage de cette méthode. Une majorité des cultivateurs de l'Ouest font de même, au fur et à mesure qu'ils le peuvent. C'est très bien de nous prêcher sur ce point, je ne crois pas cependant que ces prêches fassent grand bien. Le cultivateur de l'Ouest est tellement rempli de confiance que personne de cette Chambre ne réussira à le convaincre par des discours. Personne de cette Chambre ne pourra le persuader d'accepter son enseignement. Peut-être est-il dans l'erreur, mais il en est ainsi.

Il existe d'autres moyens à la disposition du Gouvernement actuel, pour encourager le cultivateur de l'Ouest. Je ne sais pas ce que le Gouvernement a fait. L'honorable ministre du Commerce avait l'habitude de nous entretenir publiquement de la nécessité de nous livrer à la culture mixte, mais je ne sache pas qu'il ait fait la moindre chose pour nous y encourager. De fait il en est de cette question comme des autres, les encouragements que nous recevons nous viennent de l'autre côté de la frontière. C'est toujours la même chose chaque fois que nous demandons aide, encouragement, assistance, le Gouvernement nous dit: Vous devez vous adresser aux américains. On nous dit: Nous ne voulons pas d'échanges ou de commerce avec les américains, mais s'il vous faut de l'assistance vous devez vous adresser à eux. Je pense avoir raison de prétendre que depuis les deux dernières années le seul encouragement officiel que nous ayons reçu venait du gouvernement américain.

Lorsque le gouvernement américain a enlevé le droit d'entrée sur les bestiaux il nous a qualifié du plus vif encouragement qui nous ait jamais été donné et que vraisemblablement nous recevrons jamais.

Les cultivateurs de l'Ouest ne tuent plus leurs veaux, ainsi qu'ils le faisaient. Autrefois ils avaient l'habitude de conserver leurs bœufs parce que les bœufs étaient payés un peu plus cher que les taures. Cela est changé maintenant, ces cultivateurs cherchent à acheter les taures.

Ils conservent leurs veaux. Dans quelques années, si les prix se maintiennent, vous verrez des quantités de bétail en Saskatchewan et dans les autres provinces de l'Ouest.

M. MICHAEL CLARK: Mais le Gouvernement actuel n'y sera pour rien.

M. LEVI THOMPSON: Il est regrettable que nous ne puissions en féliciter notre Gouvernement, parce que, étant de bons patriotes, nous préférerions que l'initiative vînt de lui plutôt que d'un gouvernement étranger.

On nous affirme souvent qu'il serait dangereux d'ouvrir notre marché à nos concurrents américains; que les cultivateurs canadiens doivent y prendre garde; qu'ils doivent songer à leurs intérêts; qu'ils sont mieux sans concurrents; qu'ils doivent protéger leur marché domestique et le garder pour eux. Si je connais quelque chose de la pensée des cultivateurs de la Saskatchewan, elle ne se formule aucunement ainsi. Je suis d'avis, pour ma part, qu'en étudiant cette question économique, nous devons envisager aussi bien son effet sur le consommateur que sur le producteur.

Dans ces questions, spécialement lorsqu'il s'agit du cultivateur comme producteur, je crois qu'il est de mon devoir d'étudier soigneusement l'effet que notre politique pourra avoir sur le consommateur canadien, et particulièrement sur les classes laborieuses. Et qu'on me permette d'ajouter que si une déclaration semblable à celle-là était faite devant les Grain Growers de la Saskatchewan, elle serait acclamée, j'en suis convaincu; mais si au contraire je m'aventurais à prononcer quelque parole tendant à dire qu'il ne faut pas s'occuper de l'effet que peut avoir notre décision sur la classe des travailleurs, je serais hué. Tel est la mentalité du cultivateur de l'Ouest.

On nous a beaucoup entretenu des têtes dirigeantes de l'association des Grain Growers. Laissez-moi vous dire qu'il n'existe pas de classe d'hommes qui aient un esprit plus large, lorsqu'elle vient en contact avec une autre classe de la société, que n'en ont les chefs de l'association des Grain Growers de l'Ouest, et je défie qui que ce soit de me contredire sur ce point.

Il n'existe pas une classe au Canada, qui étudie d'une façon plus impartiale que les cultivateurs de l'Ouest le résultat d'une politique quelconque quant aux consommateurs, et surtout quant à la classe ouvrière. Je crois que c'est là l'esprit qui anime les cultivateurs de Qu'Appelle, et je ne me soucierais pas de les représenter ici, s'il en était autrement.

Maintenant, permettez-moi de dire en terminant, au nom des cultivateurs de l'Ouest, qu'ils ne demandent aucune faveur; que tout ce qu'ils veulent, c'est qu'on leur assure un bon marché. Ils sont en état de faire concurrence au monde entier. Et que l'on me permette de dire aux gens d'Ontario, qui se plaignent parfois, que leurs cultivateurs ne produisent pas suffisamment, et qui déclarent que la protection leur est inutile, qu'ils feraient bien d'abaisser leurs regards sur l'Ouest. A l'heure actuelle nous récoltons du grain, surtout du blé. Nous exportons du blé, et ce sont invariablement les marchés étrangers qui détermine la cote de ce produit. Certains de nos amis nous conseillent de nous livrer à la culture mixte. Nous en viendrons là; mais qu'il soit bien compris, que quels que soient les produits que nous cultiverons, nous en récolterons de telles quantités, que les prix n'en seront pas déterminés par notre marché domestique, mais par les marchés sur lequels nous les expédierons. C'est là un point que nos amis d'Ontario ne devraient jamais perdre de vue. Je dis nos amis d'Ontario parce que je suis moi-même un citoyen de cette province. Je suis né et j'ai été élevé sur une ferme dans l'Ontario, et j'en suis fier. Je suis le fils d'un modeste cultivateur.

Je le répète, nos amis, les cultivateurs d'Ontario, ne devraient jamais perdre de vue le point que je viens de développer. Si nous nous mettons à produire du bœuf, avant longtemps le prix du bœuf sera entièrement déterminé par le prix des viandes exportées; si nous entreprenons de produire du beurre, la même chose arrivera et il en sera de même si nous nous lançons dans l'élevage du gibier et des volailles. Encore une fois, nous ne voulons pas de faveur; tout ce que nous demandons, c'est qu'on nous assure un marché avantageux. Nous croyons que notre pays, notre sol et notre peuple ne peuvent être surpassés dans tout l'univers; nous croyons que nous sommes mieux protégés que nos voisins du sud, quant au pays et au sol, et cela soit dit sans vouloir les offenser, nous croyons que nos citoyens leur sont supérieurs. Si nous ne sommes pas

prêts à faire face au monde entier, nous ne pouvons plus parler ainsi que je viens de le faire; car le seul fait d'hésiter à entreprendre de faire concurrence à l'univers serait de notre part un aveu que notre pays, notre sol et notre peuple ne valent pas ceux avec lesquels nous devrions concourir, et pour l'instant, je ne crois pas que nous soyons disposés à admettre cela.

L'hon. T. W. CROTHERS (ministre du Travail): Ce n'était pas mon intention de prendre part à ce débat, surtout à cette phase, n'eussent été certaines remarques d'une nature plutôt personnelle que l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) s'est permises à mon endroit tandis que j'étais absent de la Chambre, lundi soir. Entre autres choses, l'honorable député a prétendu que j'avais déclaré que les temps durs sont une excellente chose pour le pays. Cependant, il n'existe pas la moindre parcelle de preuve pour justifier une telle déclaration. Dans mon opinion, il n'y a pas beaucoup de différence entre faire une déclaration qu'on ne sait pas être vraie et en faire une autre qu'on sait être mensongère, le discours auquel l'honorable député a fait allusion, et dont il n'a lu qu'une ou deux phrases, dura à peu près quarante-cinq minutes. Je parlais du problème de la cherté de la vie.

Au cours de mes remarques, je déclarai que nous avions joui d'une prospérité sans précédent, en ce pays, pendant plusieurs années; que durant cette période, le peuple avait eu plus d'argent à dépenser que d'habitude; que les gens avaient dépensé sans compter et que cela avait provoqué une hausse des prix.

J'ai ajouté que les crises financières avaient généralement pour effet de faire baisser les prix. J'ai cité comme exemple l'époque qui a suivi 1890, alors que le Canada eût à souffrir d'une terrible dépression. Plusieurs des députés qui m'écoutent, se rappellent qu'en ce temps-là, le blé se vendait 40 cents le minot. Un de mes amis perdit même beaucoup d'argent, en payant le blé ce prix-là.

Je me rappelle qu'alors, on vendait $60 un cheval comme celui qu'on vendrait aujourd'hui $300. De 1890 à 1897, les prix continuèrent de baisser. Puis la prospérité fit son apparition, et les prix remontèrent, et furent à la hausse jusqu'en 1907 et 1908. Notre prospérité financière subit alors un arrêt passager, et pendant une couple d'années les temps furent durs. Quel en fut le résultat par rapport aux prix? Ils diminuèrent. Si l'on jette un regard sur les cours, on constatera, que chaque fois que nous avons souffert d'une crise financière, les prix ont diminué, et que sitôt la prospérité revenue, il en est resulté une hausse des prix.

Ce sont là les observations que j'ai faites devant le Board of Trade de la ville d'Halifax, lorsque j'eus l'honneur d'y adresser la parole. L'honorable député de Rouville en a conclu de suite que j'avais dit que les temps durs sont une bonne chose pour le pays.

Si l'honorable député de Rouville veut bien me le permettre, je lui donnerai un avis: qu'il s'appuie moins à l'avenir sur son imagination, très fertile, il est vrai, mais pervertie par l'esprit de parti, et qu'il emploie ses facultés à se bien renseigner. De cette façon, il s'épargnerait à lui-même des antipathies bien méritées, et il épargnera à la Chambre et au pays beaucoup de temps précieux.

M. LEMIEUX: L'extrait que j'ai cité au cours des observations que j'ai eu l'honneur de présenter à la Chambre a été pris dans la "Gazette" de Montréal, dans son numéro du jour qui a suivi le discours du ministre à Halifax. En outre, la "Gazette" a, deux jours plus tard, publié une lettre dans laquelle un conservateur éminent de Montréal se plaint des remarques faites à Halifax par le ministre du Travail. C'est là que j'ai puisé mes renseignements.

M. CROTHERS: Les renseignements que l'honorable député de Rouville dit avoir obtenus de la "Gazette" de Montréal et d'une lettre que le même journal aurait publiée ne l'autorisaient pas à dire ce qu'il a dit lundi soir. Au bas de la page 201 des Débats se trouvent les paroles que l'honorable député aurait prononcées, et que voici:

> Quand je relis cette réponse du ministre du Travail, dans laquelle il dit que les temps durs sont une excellente chose pour le pays, je ne puis m'empêcher de songer que le Gouvernement se suicide en se tirant des phrases dans la tête.

Il n'y avait, dans la "Gazette" de Montréal, non plus que dans la lettre à laquelle mon honorable ami faisait allusion, absolument rien qui autorisât ces paroles.

L'honorable député nous a ensuite longuement parlé de la United Shoe Machinery Company et de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Il pense que cette loi fait grand honneur au Gouverne-

ment qui l'a fait voter et dont il était alors un des membres; mais, avant de prendre son siège, il a démontré qu'il ne l'avait jamais lue, qu'il ne savait pas ce qu'elle contenait Il a fait allusion au rapport du ministère du Travail pour l'exercice expiré le 31 mars dernier, rapport dans lequel il serait dit que nulle mesure n'a été prise à la suite du rapport présenté par la commission.

Je vais vous raconter quelque chose de ce que cette enquête a révélé. Il y a quelques années, la United Shoe Machinery Company, avant que fut adoptée la loi relative aux enquêtes sur les coalitions, instituait des poursuites contre quelques-uns des fabricants de chaussures de la ville de Québec en se basant sur ses conventions avec eux. Les manufacturiers se défendirent en alléguant que ces conventions constituaient une entrave au commerce, qu'elles étaient, par suite, illégales et que la demande était insoutenable. Les divers tribunaux de la province de Québec ont rendu un jugement conforme aux prétentions des défendeurs.

Je crois que l'affaire a passé par les plus hauts tribunaux de la province. De ces tribunaux, la United Shoe Machinery Company a appelé au comité judiciaire du conseil privé, qui, annulant la décision rendue par les cours inférieures, jugea que ces conventions ne restreignaient pas le commerce, et, comme c'était là le seul moyen de défense invoqué par les fabricants, ceux-ci furent condamnés à payer. Les défendeurs ont eu des frais considérables à acquitter, comme le doivent le savoir tous ceux qui se sont payé le luxe de porter leur cause devant le conseil privé. Ce sont eux qui ont institué des procédures en vertu de la loi des enquêtes sur les coalitions, les seules procédures de ce genre qui aient jamais été instituées sous le régime de cette loi. Une commission fut chargée de rechercher si la United Shoe Machinery Company constituait une coalition dans le sens de la loi et si elle en avait violé les dispositions. Une majorité des membres de la commission présenta un rapport dans les derniers jours d'octobre, déclarant que les baux, surtout celles de leurs clauses désignés comme restrictives, constituaient une entrave au commerce et une violation des termes de la loi. L'honorable député de Rouville a conclu de ce rapport que la United Shoe Machinery Company devenait sur-le-champ passible d'une amende de $1,000 par jour. D'après les Débats, il aurait dit (page 207):

> Pour couper court, les conclusions de la commission étaient défavorables à la United Shoe Machinery Company qui, aux termes de la loi de 1910, était passible d'une amende de $1,000 par jour. Je trouve dans la "Gazette du Travail", de novembre dernier, le rapport du sous-ministre du Travail daté du 15 juillet 1913. Après une narration des faits, ce rapport se termine par cette déclaration significative.
>
> Le rapport de la commission ayant été publié dans la "Gazette du Canada" du 26 octobre 1912, la date à laquelle l'article 23 s'appliquerait à la compagnie fut reculée au 6 mai 1913 et aux jours suivants. A la date de cet écrit, le département n'a pas appris qu'aucune mesure ait été prise à la suite des conclusions de la commission.

Ces remarques de l'honorable député de Rouville montrent qu'il n'a pas la moindre idée de ce que sont les dispositions de la loi des enquêtes sur les coalitions. Par l'article 23 de cette loi, la United Shoe Machinery Company ne s'était pas rendue passible, comme l'a prétendu l'honorable député de Rouville, d'une amende de $1,000 par jour par cela seulement que, au dire de la commission, elle constituait une coalition.

L'article 23 de la loi en question, qui décrète la peine, porte que lorsqu'un comité conclut dans son rapport à l'existence d'une coalition commerciale, la peine est appliquée, à moins que ceux auxquels les conclusions du rapport sont défavorables cessent de violer la loi dans l'espace de dix jours ou dans tel délai accordée par le comité. Ainsi, si le comité accorda un nouveau délai, la compagnie a dix jours de délai pour se conformer à la loi, et si dans ce délai elle cesse d'enfreindre la loi, elle n'est pas passible de l'amende de $1,000 par jour ou de toute autre amende.

Mon honorable ami prétend que, du moment que le comité conclut dans son rapport à l'existence d'une coalition commerciale, ceux auxquels le rapport est défavorable sont passibles d'une amende de $1,000 par jour. En réalité, le comité, en vertu de l'article 23 de la loi d'enquête sur les coalitions commerciales, proroge à six mois le délai au cours duquel la compagnie peut cesser de violer la loi, et durant cette période, la United Shoe Machinery Company a cessé d'enfreindre la loi. En pareille circonstance, elle n'était plus passible d'aucune amende, et ainsi croule par sa base même l'accusa-

tion formulée contre moi par l'honorable député, affirmant que j'ai manqué à mon devoir.

Puis, s'appuyant sur une ou deux phrases empruntées au rapport du département n'embrassant que l'exercice expirant le 31 mars dernier, l'honorable député prétend que, le 15 juillet, on n'avait pris aucune initiative. En réalité, la période de temps embrassée par le rapport ne s'étend pas au delà du 31 mars, date de l'expiration de l'exercice, et quand bien même on supposerait que cette période s'étend au delà de cette date, l'interprétation donnée par l'honorable député est inadmissible. Le sous-ministre dit:

A cette date-ci, le département ne sait pas encore s'il a été pris quelque initiative à la suite du rapport au comité.

Il est facile de voir par la lecture du contexte, que par "initiative" il faut entendre ici "poursuites dirigées contre la compagnie." Voilà tout. Le sous-ministre ne vise nullement la période subséquente au 31 mars. Les six mois du délai n'ont expiré qu'en mai et ainsi la période visée par le sous-ministre ne se rattache nullement à la question de savoir si la compagnie avait cessé d'enfreindre la loi dans le cours du délai qui lui avait été accordé pour se conformer à la loi. Les objections formulées par le comité contre les dispositions figurant dans les conventions en question ont eu pour effet de faire modifier ces dispositions par la compagnie. Depuis que ces modifications ont eu lieu, nous n'avons reçu qu'une seule plainte du Canada. Sur les 145 fabricants de chaussures au pays, 138 utilisent ces machines.

Ils sont fort contents de ces machines, ainsi que de la facilité qu'on leur accorde pour s'en servir; à leur avis, cela tend à stimuler la fabrication des chaussures. Sans doute, pour acheter toutes les machines nécessaires à une fabrique de chaussures, il faudrait beaucoup d'argent. Il est certaines chaussures qui, au cours de leur fabrication, passent par les mains de deux cents ouvriers, parait-il, dans les fabriques de Québec. La compagnie en question fournit toutes les machines, en grandes quantités; je ne saurais préciser, mais il y a bien cent ou deux cents. Ces machines se louent aux fabricants, qui paient un certain droit d'usage. Pour quelques chaussures, le droit est de 1 cent la paire, pour d'autres, un demi-cent; le droit le plus élevé, si je ne me trompe, était de 5 cents par paire de bottines. Somme toute, cette compagnie réalise de gros bénéfices; mais on le voit, 2 à 5 cents par paire de chaussures ne constituent pas une augmentation bien importante.

Les fabricants aiment cette façon de faire les affaires. Ils peuvent faire installer toutes ces machines dans leurs usines, sans débourser un seul dollar, et ils les utilisent sans retard. La compagnie examine ces machines chaque semaine et veillent à ce qu'elles fonctionnent bien. Quand on invente une nouvelle machine on enlève l'ancienne et on installe la neuve. Je ne suis pas assez au courant de la fabrication des chaussures pour dire si c'est là un bon système; ce que je sais, c'est que, depuis le jugement rendu par le comité, il n'a été transmis qu'une seule plainte au département du travail.

Sir WILFRID LAURIER: Quelle est cette plainte?

M. CROTHERS: En substance on se plaint qu'il figure aujourd'hui dans les contrats quelques dispositions nouvelles qui prêtent à la critique. En jetant un coup d'œil sur le texte de la loi, le chef de l'opposition se convaincra qu'il n'est nullement nécessaire de confier l'étude de cette question à un nouveau comité pour obtenir une décision.

La loi touchant les enquêtes sur les coalitions commerciales est daté à peine de quelques années, comme toute autre mesure d'ordre législatif, elle n'est pas sans défaut. Le temps et l'expérience révéleront ces défauts, et je n'en doute nullement, tant que le Gouvernement actuel sera au pouvoir, si l'on nous signale l'existence de quelque défaut, il y sera remédié législativement. Mon très honorable ami qui est avocat sait bien qu'il n'y a pas une seule loi dont le texte primitif n'exige des remaniements.

L'approbation de la loi montre souvent quelque lacune qu'on n'avait pas vue. Aucun de nous n'est parfait dans sa rédaction des lois; les défauts apparaissent avec l'expérience et quand le législateur prudent se rend compte que les erreurs sont importantes il fait les modifications nécessaires pour parer aux objections que la loi a soulevées.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai compris que le ministre disait que l'United Shoe Machinery Co. s'était conformée à la décision de la commission en changeant une des conditions dont le demandeur se plaignait. Ai-je raison sur ce point?

M. CROTHERS: Je crois que mon très honorable ami limite plutôt la portée des mots dont je me suis servi. J'ai dit que la commission, en rendant sa décision, avait signalé les cas répréhensibles de ces baux, je n'ai pas seulement parlé d'un seul cas; et j'ai compris que dans l'espace de six mois les cas répréhensibles avaient été supprimés et que de nouvelles formules avaient été préparées. Je serai tout à fait franc avec mon très honorable ami et je lui dirai que la seule plainte qui ait été portée, c'est que les nouveaux baux étaient pires que les anciens; mais une seule plainte est arrivée au département.

Sir WILFRID LAURIER: Je regrette de dire que la réponse ne soit pas tout à fait satisfaisante, mais, dans tous les cas, cette discussion est plutôt étrangère au débat actuel. Il y a au Feuilleton une motion qui permettra de revenir sur cette question.

M. CROTHERS: Mon très honorable ami dit qu'il y a au Feuilleton une motion demandant les copies de toute la correspondance et autres choses de ce genre dont on fera la préparation aussi vite que possible. Cela fait naître la pensée que dans tous ces cas il serait préférable, avant de parler d'une question de ce genre, d'attendre que nous soyons en possession des faits et des documents. J'ai eu à souffrir, avant aujourd'hui, de cas ou, en faisant une motion pour la production de documents, un long discours était prononcé en prenant pour base une rumeur ou une fabrication pure et simple et quand les documents étaient déposés, on s'apercevait que les accusations ne reposaient absolument sur rien. Je crois que dans ce cas nous plaçons la charrue devant les bœufs et il serait bien préférable de connaître les faits, comme mon très honorable ami se propose de les avoir avec sa motion; on devrait obtenir les faits d'abord et les discuter ensuite et non pas s'en rapporter à des bruits pour constater finalement que les accusations ne reposaient sur rien.

M. GEORGE McCRANEY (Saskatoon): Depuis l'échec subi par la réciprocité en 1911, aucune question n'a soulevé autant d'intérêt dans l'ouest du Canada que celle de la franchise du blé. Je peux bien dire que non seulement la franchise du blé est défendue par ceux qui étaient en faveur de la réciprocité, mais aussi par un grand nombre d'hommes influents et par des journaux qui étaient opposés à une mesure plus large. Parmi ceux qui sont partisans maintenant de l'agitation en faveur du blé, il y a des journaux comme le "Winnipeg Telegram", qui est le principal organe conservateur de l'ouest du Canada et je sais que le journal du parti conservateur dans ma ville de Saskatoon est aussi en faveur de la même mesure. Le fait que ces journaux sont arrivés à prendre une telle décision n'est pas la raison pour laquelle j'appuie cet amendement. Mais cela peut être un motif pour qu'un grand nombre d'autres l'appuient et trouvent de bonnes raisons pour que le Parlement revise le tarif et accorde l'entrée en franchise du blé au Canada. Le 26 novembre dernier une résolution a été proposée à la législature de la Saskatchewan dans les termes suivants par M. Scott, appuyé par M. Finlayson:

> Cette Chambre est d'avis que le Parlement du Canada devrait supprimer le droit imposé actuellement sur le blé et la farine, pour que le blé et la farine du Canada puissent être exportés en franchise aux Etats-Unis.

Trente-cinq députés ont été en faveur de cette résolution et trois contre. Ceux qui ont voté "non" sont M. Willoughby, le chef du parti conservateur à la législature, M. Bradshaw, de Prince-Albert et M. Wylie, de Maple-Creek. Je puis ajouter que M. Bradshaw et M. Wylie avaient tous les deux votés dans la même assemblée en faveur d'une résolution pour appuyer la réciprocité en 1911. Mais comme ils constatèrent que les chefs du parti conservateur à Ottawa n'avaient pas appuyé la mesure, ils eurent des regrets et résolurent évidemment de ne pas se laisser prendre une autre fois. Les autres membres du parti conservateur à la législature ne sont pas mentionnés dans la liste du vote. Ils doivent avoir évité d'être présents. Au Manitoba il n'y a pas eu de scrutin semblable. Le 12 janvier dernier, la législature a adopté à l'unanimité une résolution que je voudrais faire insérer aux Débats. La motion a été présentée par M. Simpson, député conservateur et appuyée par M. Taylor. En voici le texte:

> Considérant que le congrès des Etats-Unis d'Amérique, par une loi récente, a abaissé les droits sur le blé et les produits du blé, importés dans les dix Etats-Unis d'Amérique;
>
> Considérant que la dite loi prévoit l'abolition complète du droit sur le blé importé dans les Etats-Unis d'Amérique de tous pays étrangers qui aboliront les droits sur cet article;
>
> Considérant que cette Chambre est d'opinion que l'abolition du droit, par le Gouvernement canadien, sur le blé importé des Etats-Unis

serait avantageuse pour les agriculteurs du Manitoba,

Emet le vœu que le Parlement du Canada vote une loi qui permette aux cultivateurs du Manitoba de profiter des avantages offerts par le tarif Underwood sur le blé et les produits dérivés du blé.

Comme je l'ai dit, cette résolution a été adoptée à l'unanimité; sir Rodmond Roblin, les membres du cabinet et tous les députés conservateurs l'ont approuvée. Si on lit la résolution attentivement, on y découvre que les députés qui l'ont appuyée avaient dans l'idée que le cabinet fénéral pourrait décréter, par un arrêté ministériel, l'abolition des droits sur le blé, car il est question dans la résolution de "l'abolition des droits sur le blé par le Gouvernement du Canada". Plus loin dans la résolution c'est "le Parlement du Canada" qui est mis en cause, car la session à Ottawa devait commencer trois jours plus tard.

Partout dans l'Ouest, on a discuté la question de savoir si ce serait un avantage pour les producteurs de blé d'admettre le blé américain en franchise avec réciprocité pour le blé du Canada. Plusieurs orateurs bleus ont entrepris de démontrer que ce serait un grand malheur pour nos cultivateurs. Certains journaux conservateurs de l'Ouest ont aussi émis cette opinion et ont cité des chiffres pour établir qu'à certaines époques de l'année le blé se vend plus cher au Canada qu'aux Etats-Unis. Cette opinion a été défendue dans les journaux et dans les assemblées publiques; je crois que l'été dernier l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Roche) a aussi pris cette attitude.

Je n'entrerai pas dans les détails pour démontrer qu'il est préférable pour le producteur canadien d'avoir accès au marché américain, même s'il est exposé à subir la concurrence du producteur américain sur son propre marché. Vu le changement d'attitude des chefs du parti conservateur, surtout au Manitoba; vu le changement survenu dans le ton des journaux conservateurs sur cette question, je suis autorisé à considérer comme un fait admis et reconnu que ce serait à l'avantage des producteurs canadiens d'avoir accès au marché américain.

Pour que nous en soyons arrivés là, il a dû s'opérer un changement considérable dans les sentiments des législateurs du Manitoba et des journaux conservateurs qui sont aujourd'hui partisans de l'admission du blé en franchise, après avoir combattu cette proposition.

Permettez-moi de rappeler quelques-uns des arguments invoqués par ceux qui combattaient l'admission du blé en franchise dans l'Ouest. Les uns disaient que le marché américain ne valait pas le marché canadien et que le cultivateur canadien aurait à souffrir de la concurrence du blé américain. D'autres prétendaient que nos produits bruts seraient expédiés à l'étranger pour y être manufacturés et que nos cultivateurs seraient réduits au rôle de serfs. Un troisième argument consistait à dire que cette réforme donnerait à Washington la haute main sur notre tarif. On disait aussi que notre blé perdrait la belle réputation dont il jouit, parce que les Américains le mêleraient avec leur blé de qualité inférieure. Une cinquième raison alléguée était que le blé prendrait la route des Etats-Unis au grand détriment de nos réseaux transcontinentaux. D'autres prétendaient que ce changement dans le tarif permettrait aux minotiers américains de se procurer du blé dur et de supplanter la farine canadienne sur les marchés étrangers. On disait également que cela ruinerait l'industrie de la minoterie au Canada et que notre population s'adonnerait à la culture du blé avec tant d'ardeur que le sol deviendrait bientôt épuisé. Une autre raison était que l'abolition des droits sur le blé américain empêcherait les cultivateurs canadiens de recevoir un traitement de faveur de l'Angleterre dans tout arrangement qui pourrait être fait dans le sens de la proposition Chamberlain. Si l'on se rappelle que sir Rodmond Roblin et tous les membres conservateurs du gouvernement du Manitoba ont invoqué ces arguments, il faut en conclure que l'admission du blé en franchise s'impose avec une force irrésistible, pour que les anciens adversaires du mouvement opèrent une pareille volte-face.

Il a été dit dans les journaux que c'est à la demande du ministre des Travaux publics que la législature du Manitoba a adopté cette résolution. Si le fait est vrai, il est tout à l'honneur du ministre.

Si j'en juge d'après la nature des questions adressées à ceux qui ont pris part aux débats par les membres de ce côté-ci (la gauche), je crains fort que l'effet de cette résolution ne sera pas la disparition du droit sur le blé; il est certain que le ministre des Travaux publics prévoyait ce qui allait probablement se produire, lorsque nous avons commencé à débattre cette question, en cette Chambre.

Si, en présence de l'attitude du parti conservateur à la législature du Manitoba et en face de la position prise par les journaux conservateurs de cette province, le Parlement n'offre pas de soulagement aux cultivateurs de l'ouest du Canada, en leur accordant l'exonération du blé, on sera en droit de tirer des conclusions assez justes de cette inaction. Tout d'abord, nous avons le droit de conclure que la législature du Manitoba est composée de farceurs politiques; ensuite, que ceux qui ont organisé ce mouvement ressemblent aux premiers. J'ajouterais que l'on a eu recours à cet expédient dans le but unique et particulier d'aider le parti conservateur, lors des élections provinciales suivantes, de soustraire ce parti à la défaite qui le menaçait. Si nous n'avons pas le blé en franchise après une résolution aussi énergique, cela démontrera jusqu'à l'évidence combien ce Gouvernement est à la merci des trusts et des coalitions qui l'ont aidé si puissamment aux dernières élections générales. Le blé de l'ouest du Canada est un blé dur; on en a besoin sur tous les marchés qui vendent de la farine de qualité supérieure, et les efforts de nos cultivateurs de l'Ouest tendent à rendre ce blé encore plus dur, partant, meilleur. Il s'est produit trois circonstances où fut établi la supériorité du blé canadien sur tous les autres blés de l'univers et, en particulier, sur celui récolté aux Etats-Unis. Je fais allusion, d'abord, à l'exposition des différents sols propices à la culture tenue à New-York, en 1911, alors que Seager Wheeler, de Rosthern, dans mon comté, a remporté le prix de $1,000 accordé par sir Thomas Shaughnessy pour le meilleur blé recueilli dans le monde entier. L'année suivante, c'est-à-dire, en 1912, au congrès tenue en vue de promouvoir la culture sèche et qui fut une réunion plutôt américaine que canadienne, M. Henry Holmes, de Raymond, Alberta, a remporté le premier prix pour le meilleur blé récolté dans le monde entier et exposé à cette réunion. L'année dernière encore, à un congrès de même nature tenu à Tusla, Oklahoma, Paul Gerlach, d'Allan, dans mon comté, a reçu le premier prix pour le meilleur blé du monde entier, et pour faire voir les progrès que la culture du blé a faits et quel degré de perfection elle a atteint quant à la qualité.

Je puis mentionner que ce blé pèse 71 livres au minot, tandis que l'étalon est de 60 livres seulement. Cette amélioration de la qualité du blé se poursuit toujours dans l'Ouest canadien et l'exemple de ceux qui se sont appliqués à perfectionner la qualité de notre blé fait beaucoup, non seulement pour promouvoir la culture du blé, mais encore pour encourager la culture du blé de la meilleure qualité.

Je ne connais pas parfaitement la terre de M. Henry Holmes, de Raymond, qui a produit ce blé, mais je crois pouvoir supposer, à bon droit, que ce sol ressemble quelque peu, dans sa formation, à celui qu'on trouve aux environs de Lethbridge et que ces terres pourraient fournir des récoltes aussi riches, si l'on tient compte de la qualité du blé, de l'application et du travail des cultivateurs. Je connais assez bien la terre du M. Seager Wheeler, de Rosthern, et celle de M. Gerlach, d'Allan. Elles ne diffèrent pas sensiblement des autres terres qui existent dans ces localités. Je dirai seulement que ces deux hommes font exception, en ce sens qu'il sont des cultivateurs praticiens. Ils sont soigneux et travailleurs et ils font honneur au nom canadien. D'autres cultivateurs aussi expérimentés et aussi renseignés et aussi travailleurs pourraient certainement obtenir les mêmes résultats.

On m'informe que les succès de ces cultivateurs feront beaucoup de bien à tout l'ouest du Canada, parce qu'ils sont propres à encourager les immigrants à venir s'établir dans cette région. Le congrès de Tusla, Oklahoma, a attiré un très grand nombre de cultivateurs de la plupart des parties méridionales des Etats-Unis, et l'on m'informe qu'on peut s'attendre à voir affluer une forte immigration de ces localités vers une contrée qui peut produire un blé aussi beau. J'aimerais voir le Gouvernement du Canada connaître mieux ceux dont l'industrie et les connaissances scientifiques ont réussi à placer sur le marché du blé qui n'a pas de rival en valeur.

On dit quelquefois à nos habitants de l'Ouest qu'ils font, sur une trop grande échelle, la culture du blé. Considérant qu'en dépit d'une moisson abondante le prix du blé fléchit, les présidents des banques et quelquefois les rédacteurs de journaux disent aux producteurs qu'ils devraient travailler plus ardûment encore et faire la culture mixte. Cette question de culture mixte préoccupe la population de l'Ouest. On fait l'élévage du bétail dans la partie de la province où j'habite, et ceux qui s'y livrent accomplissent des progrès sous ce rapport, au fur et à mesure qu'ils peuvent se construire des éta-

bles et des écuries pour leur bétail; les résultats obtenus jusqu'ici sont très encourageants.

L'Ouest canadien a été presque aussi heureux avec son bétail qu'avec son blé, puisqu'un des animaux que M. J. D. McGregor, de Brandon, avait conduit au concours international de bétail, tenu à Chicago le mois dernier, et auquel on voyait des animaux venus de toutes les parties du pays, a remporté la coupe décernée à titre de grand prix. La province de la Saskatchewan exposait pour la première fois du bétail à Chicago. Le 4 décembre dernier, le correspondant du "Free Press" de Winnipeg adressait à son journal la note suivante au sujet des animaux venus de la Saskatchewan:

Les décisions du jury dans le concours des chevaux de toute classe sont connues, et les chevaux de l'Ouest ont décroché un nombre prodigieux de récompenses. Ils reviennent au pays avec vingt prix à leur crédit. De toutes les classes où ils ont figuré, il n'en est qu'une seule où ils n'aient pas remporté de prix. Voici le nombre exact et la nature des prix qu'ils ont obtenus: 3 premiers prix, 6 deuxièmes prix, 2 quatrièmes prix, 3 cinquièmes prix, 2 sixièmes prix, 1 septième prix.

Je signale ces faits pour calmer les appréhensions de ceux qui croient que nous nous adonnons trop à la culture du blé et que nous ne pratiquons pas suffisamment l'élevage. Je tiens à leur démontrer que non seulement nous excellons dans la culture du blé, mais que nous ne négligeons rien pour réussir également dans l'élevage.

Je résumerai en peu de mots les raisons qui me font désirer l'abolition du droit sur le blé. Tout d'abord, ayant deux débouchés à notre disposition, nous obtiendrons des prix plus rémunérateurs; car nous ne redoutons pas la concurrence américaine. Deuxièmement, nous avons l'avantage d'obtenir ce nouveau débouché sans qu'il soit besoin de toucher aux autres articles du tarif. Troisièmement, le coût de la main-d'œuvre agricole s'étant doublé au cours de ces dernières années, les bénéfices se trouvent diminués d'autant. Quatrièmement, le prix du blé est moins élevé. Enfin, le droit de 10 cents que les Etats-Unis prélèvent sur chaque boisseau équivaut à un droit d'exportation; il n'y a de différence qu'en ce que les sommes perçues de ce chef sont versées à la caisse d'un gouvernement étranger au lieu de servir à grossir la recette de notre propre pays.

M. J. P. MOLLOY (Provencher): Monsieur l'Orateur, je me bornerai à ne dire que quelques mots de l'abolition du droit sur le blé. C'est l'attitude prise par l'honorable ministre des Travaux publics dans la question qui me détermine à parler. Si je me rappelle bien, la législature manitobaine, dont le ministre des Travaux publics (M. Rogers) était alors membre, fut la première à prendre l'attitude la plus agressive à l'égard de la convention de réciprocité commerciale, peu de temps après qu'elle eut été soumise au peuple. C'est le ministre des Travaux publics qui aurait, au dire d'un de ses amis, poussé le gouvernement manitobain et son chef, sir Rodmond Roblin. Je ne sais jusqu'à quel point cela est exact; toujours est-il que le gouvernement du Manitoba et le premier ministre Roblin furent les premiers à combattre la convention douanière. Or, l'autre jour, ce chef politique et ses partisans s'unissaient au groupe libéral de l'assemblée législative pour demander l'admission du blé en franchise. Qu'est-ce à dire? Quelle est la cause de cette volte-face? Comment se fait-il que ces deux hommes qui ont si longtemps conduit le parti conservateur à des victoires successives ne s'entendent plus?

On nous demande d'attendre que le budget soit déposé. Ceux des membres de la gauche qui ont quelque peu étudié la question savent que le dépôt du budget ne sera pas accompagné de l'abolition du droit sur le blé. Nous sommes persuadés que l'on veut tout simplement jeter de la poudre aux yeux des gens en vue de l'élection provinciale qui doit avoir lieu dans cinq ou six mois. Se basant sur l'attitude que prendra le Gouvernement, le ministre des Travaux publics se contentera de demander à ses partisans de voter contre la libre importation du blé, et ils ne manqueront pas de le faire, car on les trouve toujours prêts à s'incliner rapidement et servilement devant la volonté du maître. Ils voteront donc contre l'abolition du droit sur le blé.

Quelque raison qu'ils puissent alléguer ensuite comme excuse, les gens y feront la sourde oreille, puisque leur rude labeur ne leur rapporte pas de quoi vivre. A l'heure actuelle, les cultivateurs du Manitoba et de la Saskatchewan perdent de l'argent à récolter le blé qui s'expédie dans toutes les parties de l'univers après qu'ils l'ont eux-mêmes vendu dans leur province respective.

J'ai entendu un député ministériel dire que les cultivateurs de l'Ouest se font un revenu de dix à quinze mille dollars par

an avec le blé. A cela je réponds—et je suis en mesure de le prouver—que les cultivateurs ne retirent pas 15 pour 100, pas même 5 pour 100 de leur placement de capitaux. Bien plus, loin de faire un bénéfice de dix à quinze mille dollars par an, la plupart d'entre eux ne sont pas même capables de payer l'intérêt de leurs dettes.

Il ne sera pas sans intérêt d'observer le résultat de la détermination que le Gouvernement doit prendre. L'un des organes du parti ministériel au Manitoba, le "Telegram" de Winnipeg, réclame l'abolition du droit sur le blé. Nous ne croyons pas que le changement ait les conséquences que l'on redoute en certains quartiers; en tout cas, voyons ce qui en résultera. Les cultivateurs de l'Ouest, conservateurs aussi bien que libéraux, ne demandent pas autre chose.

Lorsque la convention douanière eut été repoussée, nombre de gens se dirent: Si nous avions su que la réciprocité serait repoussée, nous aurions voté en sa faveur. Lorsqu'ils auront une autre occasion, le ministre des Travaux publics s'apercevra, s'il consulte les cultivateurs de l'Ouest, que 95 p. 100 des conservateurs de là-bas désirent le dégrèvement du blé. Ils veulent avoir accès au marché américain. Cela ne peut pas faire de mal et si cela en faisait, nous pourrions revenir à l'ancien état de choses. Cette mesure devra faire du bien, et rien que cela ne nous contentera.

La culture du froment dans l'Ouest n'est pas lucrative. La plus grande partie du blé du nord n° 1 vendu dans ma région cette année, s'est vendue 70 cents par boisseau. Qu'est-ce qu'il reste au cultivateur? 10 cents par boisseau pour le battage. Les ouvriers reçoivent $3 par jour et les attelages coûtent $6 par jour, et il y a d'autres frais de roulement, sans parler de la mise de fonds.

Les gens ont beau se livrer à la culture variée. Quelle est la situation en ce qui concerne cette culture dans l'Ouest? Les cultivateurs ne s'adonneront pas à la culture variée tant qu'il y aura autant de sol vierge. Il faut l'avouer, ceux qui le peuvent feront de la culture variée, mais ceux qui sont écrasé par ce qu'ils doivent sur leurs terres ne sont pas en mesure d'en faire autant lorsque les banques refusent le moindre prêt et que le taux de l'intérêt monte d'une année à l'autre. Où celui qui doit $10,000 sur sa terre obtiendra-t-il $5,000 pour se livrer à la culture variée? Si sa terre eset hypothéquée à se pleine valeur, il lui faudrait prélever $5,000 pour s'adonner à l'élevage du bétail. Le bétail pourrait ne pas toujours rapporter le même profit qu'aujourd'hui. L'élevage n'offre aucun risque, il va sans dire; il est plus sûr que la culture. Cela est très vrai, mais les gens ne travailleront pas du premier janvier à la Saint-Sylvestre, s'ils peuvent gagner leur vie en travaillant moins.

La culture variée est la dernière ressource; elle oblige le cultivateur, sa femme et sa famille à se lever tous les matins à la pointe du jour et à ne se mettre au lit qu'à dix heures du soir. Ils ne le feront pas s'ils peuvent s'en dispenser. L'exonération du blé est ce que demandent les cultivateurs de l'Ouest; voilà ce qu'ils exigent et ce qu'ils tâcheront d'obtenir, s'il y a moyen.

L'augmentation du taux de l'intérêt par les banques nuit au cultivateur de l'Ouest. L'intérêt sur prêt hypothécaire est actuellement de 9 p. 100. Le manufacturier prélève un impôt sur le cultivateur. Le chemin de fer se fait payer pour chaque boisseau de blé. Le cultivateur est dans une situation telle qu'il perd courage et se désespère.

Comme je lui dit, si j'approuve le dégrèvement du blé, c'est que le groupe de cultivateurs le demande et que, représentant une circonscription agricole, il est de mon devoir d'exaucer les vœux de mes commettants. L'attitude du Gouvernement est entièrement différente. Il craint de supprimer le droit sur le blé et il craint de s'opposer à cette suppression. Il doit opter entre les deux solutions. Dans les deux cas, il essuiera des coups. Mais il ne saurait s'y soustraire. Les simples cultivateurs comme moi n'admettront pas que ce n'est pas le temps ni la manière d'agir.

Les annales du pays ont prouvé maintes fois que les chemins de fer et les meuniers ont soin de leurs intérêts. Ils devront soutenir la concurrence comme les cultivateurs canadiens se sont toujours déclarés prêts à le faire. Les cultivateurs ne demandent pas de protection; ils consentent à se rendre sur les marchés du monde et à lutter contre ceux qui exercent la même industrie qu'eux.

Quant à la culture variée, j'ai expliqué ce qui en était. Je connais des douzaines, voire même des centaines de cultivateurs de Provencher, de Lisgar et de Macdonald qui s'adonneraient volontiers à la culture variée, s'ils avaient les fonds nécessaires.

On a beau dire aux gens ce qu'ils devraient faire, mais je remarque que l'avis est le plus souvent donné par ceux qui sont aux crochets du Gouvernement.

Il est près de six heures, et je terminerai mes remarques en citant quelques paragraphes d'une déclaration de M. E. A. Partridge. L'autre jour, le premier ministre a rapporté des propos de l'honorable Walter Scott, premier ministre de la Saskatchewan, et de l'honorable A. L. Sifton, premier ministre de l'Alberta. A la même page se trouvent ces paroles de M. Partridge, de Sintaluta, l'un des cultivateurs les plus marquants de la Saskatchewan, qui comprend de quoi il parle, comme il l'a souvent prouvé. M. Partridge a dit:

Ils paient pour les vêtements, le mobilier, les matériaux de construction, tels que le ciment, le bois de charpente, la chaux et la quincaillerie, et pour tout le matériel de ferme, les outils, les harnais, les instruments aratoires, les machines produisant la force motrice, le combustible nécessaire à cette production et les articles pour clôture, les plus hauts prix que paie n'importe quel groupe d'agriculteurs du monde. Ils paient le taux d'intérêt le plus élevé sur les emprunts aux banques et les hypothèques et les plus hauts taux de transport par les chemins de fer ou par les messageries, et les produits qu'ils expédient et les approvisionnements qu'ils reçoivent doivent franchir la plus longue distance qu'aient à parcourir les produits et les approvisionnements de toute nation de race blanche, sauf peut-être la nation russe.

Et plus loin:

En dépit du fait que la récolte a été considérable et qu'elle a pu être transportée rapidement sur le marché, on ne peut pas dire que la situation de la généralité des cultivateurs de la Saskatchewan est satisfaisante. Le plus qu'ils peuvent espérer, c'est que les recettes provenant de la récolte de l'année suffisent à payer les intérêts sur leurs dettes. Les probabilités sont même qu'ils n'y parviendront pas et qu'il leur faudra emprunter davantage pour payer une partie des intérêts.

Je lirai un autre paragraphe:

Il est impossible aujourd'hui au cultivateur de la Saskatchewan d'emprunter à moins de 9 p. 100.

Rien d'étonnant qu'il demande l'abolition des droits sur le blé.

Pour emprunter à ce taux il est obligé de donner une première hypothèque sur sa ferme. S'il a besoin de plus d'argent, il lui faut payer 10 p. 100 par année, ou un ou deux p. 100 par mois. Il n'y a aucune exagération à dire qu'il y a des milliers de cultivateurs dans la Saskatchewan dont les récoltes futures seront complètement absorbées par le paiement des intérêts sur leurs dettes, et qui finiront par perdre leurs biens.

C'est le tableau de la situation chez nous. Peu de temps avant mon départ pour Ottawa, un particulier m'a dit qu'à moins d'un changement miraculeux dans un avenir très prochain, la situation qu'a dépeinte M. Partridge dans la Saskatchewan, se produira probablement dans la partie du Manitoba où je demeure.

(Sur motion de M. MacNutt, la suite de la discussion est renvoyée à demain.)

A six heures la séance est levée conformément au règlement sans aller aux avis.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Jeudi, 29 janvier 1914.

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

RAPPORTS ET DOCUMENTS.

Statistiques des chemins de fer et canaux pour l'année 1913—M. Cochrane.

Rapport du ministère du Commerce, 2me partie, pour l'année finissant le 31 mars 1913.—M. Foster.

CAMPAGNE DES FENIANS.

M. EMMERSON : Le ministre de la Milice étant absent, je prierai le premier ministre de me dire si la période de temps fixée pour demander une gratification touchant la campagne des fénians est expirée?

M. BORDEN : Je soumettrai la question de l'honorable député au ministre de la Milice.

M. LAW: Le ministre de la Milice étant absent, j'attire l'attention du premier ministre sur une lettre écrite au ministère de la Milice et qui est ainsi conçue:

Ottawa, le 15 janvier 1914.

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 23 du courant, j'ai reçu instruction du colonel Hughes de vous apprendre que votre demande de gratification touchant la campagne des fénians de 1866-70, a été approuvée par la commission des officiers chargée d'examiner les réclamations.

Je vous dirai cependant, comme supplément d'information, que le comté de Yarmouth ayant été l'un des derniers à recevoir la visite de la commission chargée d'examiner les réclamations et, puisque le ministère des Finances a cessé le 31 décembre 1913 de payer ces réclamations,

qu'il est impossible de dire, d'ici à ce que la loi a été adoptée par le Parlement, à quelle date vos réclamations pour le comté de Yarmouth seront réglées. Rien, cependant, ne peut être fait tant que le Parlement n'aura pas adopté une loi supplémentaire à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre dévoué serviteur.
(Signé) Charles F. Winter, lieut.-colonel,
Secrétaire militaire.

M. Nathaniel Currier,
Yarmouth, N.-E.

Quand cette loi sera-t-elle vraisemblablement présentée et à quelle date peut-on prévoir que les vétérans du comté de Yarmouth seront payés? Aucun d'eux, jusqu'à présent, n'a reçu quoi que ce soit.

M. BORDEN: Autant que je sache, une commission a été nommée en Nouvelle-Ecosse pour examiner les réclamations faites par les divers comtés de cette province. Le nombre des réclamations a été plus considérable qu'ailleurs, parce que la population entière de la province avait été appelée sous les armes, lors de l'une ou des deux campagnes en question. Les renseignements au sujet de la loi dont s'est enquis l'honorable député seront fournis en temps et lieu par le ministre de la Milice.

QUESTIONS IRREGULIERES

M. l'ORATEUR: Il s'est introduit en Chambre une coutume qui me semble vouloir prendre de l'importance, et qui consiste à lire des articles de journaux pour en faire la base de questions auxquelles les ministres ne peuvent pas toujours facilement répondre, sans avoir eu l'occasion de s'enquérir des faits auprès de leur ministère. Il me paraîtrait préférable d'inscrire ces questions au Feuilleton de la Chambre, afin que les ministres puissent avoir le temps de se procurer les informations nécessaires pour y répondre.

SUITE DU DEBAT DU DISCOURS DU TRONE.

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de M. H. F. McLeod pour le vote d'une adresse en réponse au discours de Son Altesse Royale, le Gouverneur général, et sur l'amendement qui a été proposé par M. Neely.

M. THOMAS MACNUTT (Saltcoats): Je ne me propose pas d'être long, mais je pense que tous les députés de l'Ouest doivent exprimer leur opinion sur l'importante question qui nous est soumise. Il y a environ deux ans et demi un long débat a eu lieu sur un point presque identique. A cette époque, les Etats-Unis ont offert au Canada surtout, mais non comme le fait la loi Wilson pour les pays producteurs du monde, la réciprocité pour le blé et les produits du blé. L'offre a été rejetée. Je crois que la question est aussi importante aujourd'hui qu'il y a deux ans et demi et que depuis cette époque nous avons eu abondamment la preuve que notre pays bénéficierait considérablement d'un accès libre au marché situé au delà de la frontière sud. Je ne demanderais pas mieux qu'on nous fît aujourd'hui la même proposition et que notre Gouvernement fût induit à l'accepter. On a changé d'opinion dans l'Ouest. Bien que les deux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan se soient presque unanimement prononcées en faveur de la proposition, la province du Manitoba a refusé d'y accéder. Mais évidemment on a dû changer d'opinion dans cette province et l'on doit y être prêt à trafiquer et à commercer avec les Américains, à moins que pour de simples considérations de parti, les Manitobains n'aient décidé de se suicider. On connaît l'attitude du gouvernement Roblin lorsque la législature de Manitoba adopta unanimement une résolution acceptant cette proposition. En Saskatchewan, M. Haultain a été défait aux élections provinciales de 1912, en grande mesure, par l'intensité du sentiment réciprociste. Bien que le gouvernement provincial n'ait rien à faire, à proprement parler, avec la réciprocité, le peuple a décidé de s'inspirer de la question et d'élire, dans cette province, un gouvernement qui fût sympathique à la mesure, plutôt qu'un gouvernement qui ne le fût pas. Le successeur de M. Haultain, qui est maintenant juge, a appuyé la résolution suivante:

Qu'il est de l'opinion de cette Chambre que le Parlement du Canada devrait faire disparaître les droits d'importation sur le blé et sur la farine, afin que le blé et la farine du Canada soient admis en franchise aux Etats-Unis.

Une forte délégation composée de conservateurs de l'Alberta, sous la direction du chef de l'opposition conservatrice, vint à Ottawa, il y a environ une semaine, et il se disait couramment que l'une des fins du voyage était de demander au Gouvernement d'accepter cette proposition de rendre libre le commerce du blé. La demande ne fut pas faite, vu qu'il est rumeur q'elle avait été devancée. Mais nous savons nous, qu'en Alberta, le sentiment est en faveur d'un commerce libre du blé. Quelle raison peut avoir le Gouvernement de ne pas accéder à cette proposition? Sûrement l'avis de ceux qui font pousser le blé devrait prévaloir. Je ne dis pas

qu'on doive les protéger; ils le sont, et, au contraire, ils ne veulent pas qu'on les protège. Tout obstacle qui les empêche de réaliser le plus haut prix pour leur produit devrait être écarté, même si certains intermédiaires doivent perdre une partie de leur grain en le manipulant ou en le convertissant en farine, ou en l'offrant en vente sur les différents marchés. Il existe une différence appréciable entre les prix du blé canadien et ceux du blé américain, bien que cette différence ne soit pas aussi grande aujourd'hui qu'elle l'était avant 1911. Je me souviens d'avoir moi-même établi une statistique hebdomadaire, couvrant une période de dix années, qui démontrait que la différence moyenne, pendant ce temps, a été favorable au marché américain et s'élevait à environ dix cents par minot.

A l'heure actuelle, l'écart n'est pas aussi prononcé. Ce n'est pas le moment favorable pour la vente de notre blé, lorsque les prix sont à la baisse aux Etats-Unis. A tout événement, cette politique voudrait dire un bon débouché, et indépendamment de la différence de prix, c'est là une question qui a son importance. A part son marché domestique, le Canada n'a pas d'autre débouché que le marché anglais, actuellement, et l'année dernière, notre marché local n'a absorbé qu'environ 40,000,000 de minots de blé. Le résultat, c'est que nos cultivateurs sont obligés d'expédier leur blé en Angleterre dont les marchés se trouvent souvent inondés. C'est ce qui est arrivé l'automne dernier, comme l'a si bien démontré l'autre jour l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver). Au moment où nous avons expédié notre blé, nous n'avons pas eu à soutenir la concurrence des autres pays; mais les prix n'étaient pas rémunérateurs comparativement à la qualité du grain que l'on demandait. J'ai ici un tableau démontrant à l'évidence que depuis 1907 les prix n'ont pas cessé de diminuer sur le marché de Liverpool. Ce tableau établit qu'en décembre 1907, le blé n° 1 valait $1.23 le minot, en 1911, $1.18½, en 1912, $1.07 et en 1913, 98 cents seulement, quoique, cette année-là, notre blé fût de première qualité. La signification de tout cela, c'est qu'il faut bien se rendre à l'évidence que le marché anglais ne suffit plus à écouler même le blé qui se récolte actuellement dans l'Ouest. Les cultivateurs, me semble-t-il, commencent à se rendre compte qu'il leur faut trouver d'autres marchés, s'ils veulent augmenter leur production; car ils ne retirent pas de leurs terres tout ce qu'ils pourraient. Laissez-moi vous citer quelques chiffres dont l'authenticité ne peut être mise en doute, qui établissent que l'Ouest a produit cette année 209,262,000 minots de blé; en 1912, la production fut de 204,280,000 minots, de sorte que l'augmentation a été d'à peine 4,982,000 minots. D'ailleurs, cette légère augmentation s'explique facilement par le meilleur rendement par acre et la qualité supérieure de la récolte. On ne semble pas avoir tenté d'augmenter la production des autres grains, si l'on en juge par l'avoine, dont la récolte n'accuse presque aucune augmentation en 1913. Si l'on compare les rendements de 1912 et de 1913, on constate que l'on a récolté en 1912, 242,321,000 minots d'avoine, et 242,413,000 minots en 1913, soit une augmentation d'à peine 92,000 minots. Le meilleur rendement par acre seul justifie cette augmentation, car je me rappelle fort bien qu'en 1912 un ouragan a dévasté une grande partie des champs d avoine de la Saskatchewan et du Manitoba; de sorte que la récolte d'avoine, cette année-là, n'a pas été aussi bonne que d'habitude.

Quant à l'orge, on en a récolté 31,060,000 minots en 1913, et 31,600,000 minots en 1912, soit une diminution de 540,000 minots en 1913. Je ne possède pas les chiffres concernant le lin; mais je sais que la récolte de 1913 est bien inférieure à celle de 1912.

Donc, pour une raison ou pour une autre, il n'apparaît pas que l'on ait essayé d'augmenter la proportion de tous les grains. Pourquoi? Jusqu'à un certain point, c'est parce que les cultivateurs ne désirent nullement agrandir leurs cultures. Si vous faites entrer en ligne de compte les taux de transport-marchandises, le coût de la main-d'œuvre et des instruments aratoires, vous constaterez qu'au prix où il vend son blé le cultivateur ne fait qu'un profit insignifiant. C'est pourquoi les gens de l'Ouest sont presque unanimes à réclamer d'autres débouchés. Ils ne réclament que leurs droits, et l'on ne devrait pas hésiter à les leur accorder. On a déjà dit dans cette Chambre que, l'été dernier, les prix du blé étaient plus faibles à Minneapolis qu'au Canada. La chose est facile à expliquer. C'est qu'à ce moment là le blé était très rare sur le marché canadien, mais aussitôt que le blé eût été battu et mis sur le marché les prix tombèrent. Jetons un regard sur les chiffres suivants, cités par le "Grain Grower's Guide": Le 3 janvier, le Northern n° 1, valait 4½ cents de plus à Minneapolis qu'à Winnipeg; le n°

2, 4⅝ cents et le n° 3, 5⅝ cents. Il faut cependant ajouter à ces prix environ 2 cents par minot, à cause de la meilleure qualité du blé canadien. Une semaine plus tard, à Minneapolis, le Northern n° 1 valait 3½ cents de plus qu'à Winnipeg, le n° 2, 2⅝ cents et le n° 3, 3¾ cents. Si nous avions le blé en franchise quel serait le résultat de cette politique pour l'Ouest? L'on exporterait aux Etats-Unis 150,000,000 des 209,000,000 de minots de blé récoltés au Canada. Si l'on impose un droit de disons trois cents du minot, sur le blé exporté, on diminue aussitôt de $4,500,000 les profits du cultivateur. Si c'est un droit de 5 cents par minot que l'on impose, il s'agit sur-le-champ d'une somme de $7,500,000. A part les bénéfices appréciables que les cultivateurs retireraient de cette politique, elle améliorerait également la situation de l'est du Canada.

A l'heure actuelle, les portes de nombre de fabriques d'Ontario sont fermées, parce qu'elles n'ont pas de commandes. Les gens n'ont pas l'argent nécessaire pour faire leurs achats, et il s'ensuit que le nombre des sans-travail est considérable par tout l'est du Canada.

Je n'irai pas jusqu'à dire que l'ouverture de ce nouveau débouché aurait pour résultat de faire diminuer sensiblement le coût de la vie; mais cela contribuerait certainement à procurer à un bon nombre des gens qui chôment le travail et l'argent dont ils ont besoin pour assurer leur subsistance. Voici un article découpé dans un journal de Toronto, qui établit qu'au cours des deux dernières semaines on a dû donner à manger à 10,000 miséreux. L'article est ainsi conçu:

> Dix milles hommes ont été assistés en moins de deux semaines. De nombreux miséreux ont été bienvenus aux quartiers généraux de l'Armée du Salut, où on leur donne de la soupe, du café et du pain. On ne dédaigne pas cette nourriture frugale et un espace sur le plancher pour dormir.
>
> Aux quartiers généraux de l'Armée du Salut, au cours des deux dernières semaines, on a servi environ 10,000 repas se composant de soupe, de café et de pain, aux sans-travail.
>
> Les officiers, dont c'est la mission de venir au secours des miséreux sans foyer ni pain, ont ouvert toutes grandes les portes de l'une de leus salles, où tous les soirs 250 hommes dorment sur le plancher. Ceux qui ont recours à l'hospitalité temporaire de l'Armée du Salut, en général, sont des sans-travail qui, ayant dépensé leur dernier sou, se voient obligés d'accepter l'assiétée de soupe, la tasse de çafé et le petit coin de plancher, qui les soutient et leur fournit un abri pour la nuit. L'Armée emploie actuellement son fonds de secours pour aider la grande famille des sans-travail à passer l'hiver.

Plusieurs députés ont cité des chiffres qui établissent que près de 100,000 ouvriers chôment aujourd'hui au Canada. Je ne prétends pas un seul instant que l'abolition de la barrière tarifaire entre notre pays et les Etats-Unis aurait pour résultat de procurer de l'ouvrage à tous les sans-travail, mais j'ai la certitude que ce serait un grand pas vers ce but, et les cultivateurs eux-mêmes en retireraient d'excellents bénéfices.

Visitez aujourd'hui n'importe quelle petite ville de l'Ouest, et vous remarquerez des avis de ventes par le shérif qui s'y étalent un peu partout.

C'est là une situation d'autant plus sérieuse qu'elle ne résulte ni de la nonchalance ni de la paresse des cultivateurs, qui font leur possible. C'est la meilleure preuve que les cultivateurs ne peuvent attacher les deux bouts, et les bas prix qu'ils obtiennent pour leur blé et le coût exorbitant auquel leur reviennent les instruments aratoires ne peuvent suffire à expliquer cette situation, bien qu'ils contribuent beaucoup à la créer.

Je comprends que la province de la Saskatchewan a décidé de venir au secours des cultivateurs de diverses façons, non pas en leur faisant la charité, mais en se servant de méthodes d'affaires. Loin de moi la pensée que le pays rétrograde, ou qu'il n'est pas en état de permettre à des citoyens industrieux d'y gagner largement leur vie; mais les conditions y sont telles, que l'on devrait les améliorer, afin que la plupart de nos gens de l'Ouest reçoivent une plus forte rémunération pour leurs labeurs. Ce serait le moyen de mettre fin à la crise actuelle, et le Gouvernement n'éprouverait aucune difficulté pour nous ouvrir le marché américain. Ce serait le moyen de venir au secours et des cultivateurs de l'Ouest et des sans-travail et des fabriques de l'Est.

Qui voyons-nous s'opposer à cette politique? Les minoteries et les compagnies de chemins de fer doivent avoir fait des menaces au Gouvernement. Seules, elles ont intérêt à louer la politique contraire; car je ne vois pas bien comment les cultivateurs, les manufacturiers ou les consommateurs pourraient s'y opposer. Si c'est là le cas, c'est un puissant indice que les prix sont plus élevés chez nos voisins du Sud et les marchés plus invitants; car s'il en était autrement,

qu'auraient donc à craindre les minoteries et les compagnies de chemins de fer d'une telle politique? Pour conserver leur trafic, si nous avions la libre entrée du blé sur le marché américain, les chemins de fer se verraient forcés de réduire leurs taux de transport; de leur côté, les minotiers, seraient obligés de recouvrir au même moyen pour conserver leur empire et se procurer leur approvisionnement, et ni les uns ni les autres ne voient la chose d'un bon œil.

Au cours des deux dernières années, les minotiers ont payé d'énormes dividendes, et les compagnies de chemins de fer ont fait d'excellentes affaires; mais je suis convaincu que la commission des chemins de fer, si elle faisait une enquête à ce sujet, ne serait probablement pas lente à découvrir que les taux de transport peuvent être diminués, sans trop appauvrir les compagnies.

Je me rappelle fort bien la raison qu'invoqua le premier ministre (M. Borden), pour opposer un refus à cette requête des cultivateurs de l'Ouest, en 1911: Si notre blé, disait-il, prend la route des Etats-Unis, les Américains accapareront également le son et la moulée, si nécessaires pour l'alimentation de nos animaux. Pour ma part, je suis d'opinion que du moment qu'un homme se livre à la culture du blé, c'est pour le vendre avec tout ce qu'il contient: gluten, son et moulée à n'importe qui, du moment qu'il en obtient le plus haut prix. Quant à la nourriture de ses animaux, c'est une question bien facile à régler; car rien ne l'empêche de cultiver d'autres aliments, qui font tout aussi bien.

Souvent, j'ai vu vendre du bon blé à 60 cents le minot,—c'est-à-dire un sou la livre,—et parfois à un prix encore moindre. Il arrive rarement que vous puissiez acheter pour moins de $20 une tonne de son ou de moulée, ce qui fait exactement un sou la livre. Je ne sache pas que l'on prétende avoir conclu une bonne affaire si l'on vend son blé un sou la livre, pour racheter de suite au même prix de la nourriture pour ses animaux. Une chose certaine, c'est que les minotiers ne donnent pas les rebuts de la mouture; si vous en voulez, vous devez les racheter. Ce n'est donc pas une raison valable pour engager les cultivateurs à refuser de vendre leur blé à un prix plus rémunérateur.

Selon moi, il n'y a que l'intérêt du cultivateur qui compte quand il s'agit de cette question. Le minot de blé qu'il récolte, après l'avoir semé, est bien à lui; car sans l'aide du semeur, il n'aurait jamais pu pousser. Pourquoi donc alors semons-nous sa route d'obstacles, lorsqu'il s'agit de conduire ses produits sur le marché; et d'ailleurs, si le cultivateur fait de beaux bénéfices le pays ne s'en ressentira-t-il pas lui aussi?

Je ne prendrai pas inutilement le temps de cette Chambre, car on a apporté beaucoup d'excellentes raisons en faveur de cette politique, qui est une affaire bien simple après tout.

Il me semble que si l'on posait ce problème sur le tableau noir, dans n'importe quel jardin d'enfance, il ne se trouverait pas un seul écolier qui ne pût le résoudre; il répondrait que le Gouvernement ne peut invoquer ni raison, ni excuse, pour en différer la solution.

On dit que l'amendement est proposé à un moment inopportun, et que, pour ainsi dire, c'est une motion de non confiance dans le Gouvernement. Je ne vois pas bien alors pourquoi nous aurions confiance en ce Gouvernement s'il refuse d'adopter cette motion. Je serais prêt à voter en ce sens-là; mais, pour moi, la principale raison du refus du Gouvernement, c'est qu'il n'ose pas se mettre à dos les grandes minoteries et les compagnies de chemins de fer.

Il se peut aussi qu'il espère tromper de nouveau les cultivateurs, dont un bon nombre ne sont pas très bien renseignés, tandis que d'autres se laissent parfois facilement émouvoir, comme la chose est arrivée en 1911.

Le Gouvernement sait bien que, dans les affaires d'argent, il ne saurait tromper les gens des chemins de fer ni ceux de la meunerie. Je ne dis pas cela pour insulter les cultivateurs, qui forment, je crois, la classe la plus intelligente que l'on puisse trouver dans ce pays; mais ils n'ont pas le loisir de suivre les questions du moment. Ils sont trop occupés à gagner leur vie, à travailler depuis le point du jour jusqu'à la nuit venue, et souvent ils ajoutent foi à ce qui leur est dit, sans prendre de renseignements. Je crois cependant que les cultivateurs en savent beaucoup plus aujourd'hui sur cette question que jamais auparavant. Ils ont appris à la regarder comme appartenant à leur existence de tous les jours. Ils considèrent aujourd'hui la politique comme chose qui les intéresse, et ils sont prêts à donner un

vote plus intelligent sur des questions de cette nature. Le gouvernement conservateur du Manitoba et l'opposition conservatrice de la Saskatchewan ont dû reconnaître que ces gens ont ouvert les yeux et savent ce que signifie cette sorte de choses. Ils ont déclaré qu'ils ne s'opposaient plus à ce que les cultivateurs obtinssent ce qu'ils désirent. C'est aussi une admission que les prix doivent être plus élevés de l'autre côté de la frontière que de ce côté-ci.

Je ne crois pas qu'il y ait nécessité d'en dire davantage. Il ne serait pas difficile de parler quelque peu longuement sur ces questions, mais cela me paraît inutile. Tout ce que j'ai voulu, ça été de faire connaître à la Chambre d'une manière générale mon sentiment sur cette très importante question.

M. J. H. RAINVILLE (Chambly-Verchères): Je suis fâché d'avoir à prendre part à un débat qui semble surtout concerner nos amis de l'Ouest. Je crois cependant devoir exprimer ce que je pense sur une question que les représentants libéraux des provinces de l'Ouest ont amenée devant la Chambre et dire mon sentiment sur les propositions qu'ils ont faites.

On sait que la nature a séparé l'Ouest de l'Est par les Grands lacs et par une étendue de pays rocheux où jamais ne pourra s'établir aucun cultivateur.

Je me demande si nos amis de l'Ouest se rendent compte des nombreux sacrifices que l'on nous a demandé de faire de ce côté-ci du lac Supérieur pour développer les prairies de l'Ouest. Je me demande s'ils savent que la voie du Pacifique-Canadien a été construite avec l'argent de ce pays à une époque où c'était de ce côté-ci du lac Supérieur que la population était la plus nombreuse. Je me demande s'ils savent que le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadien-Nord ont été construits et que le chemin de la baie d'Hudson se construit en ce moment pour aider l'Ouest. J'aimerais à savoir s'ils apprécient l'importance des élévateurs de Fort-William et de Moosejaw, et s'ils savent que la présente administration se propose d'en ériger un autre bientôt près de Calgary. Ces élévateurs, de même que celui que l'on érige dans le port de Montréal et ceux qui se construisent dans les grandes villes de l'Est, sont tous destinés à faire la fortune des citoyens de l'Ouest. Je ne sais si l'intention de l'ancien Gouvernement, quand il a entrepris ces grands ouvrages, était de diriger sur les Etats-Unis les blés et les autres produits de l'Ouest; mais, quant à moi, je considérerais cela comme très dangereux, et je ne suis pas prêt à l'approuver, car, avec ces grands travaux exécutés dans le pays, notre devoir, à l'heure actuelle, est de garder notre commerce, et tout notre commerce, pour nos chemins de fer, pour nos ports, pour nos ouvriers, pour nos propres gens, de façon, par ce moyen, à unir une fois pour toutes, l'Est avec l'Ouest et, avec notre argent, faire de ce pays un grand pays.

Nos amis de l'Ouest se plaignent qu'à certaines époques de l'année le blé commande un meilleur prix à Minneapolis qu'à Winnipeg. Pourquoi les Américains recherchent-ils notre blé, si ce n'est à cause de la réputation du blé canadien n° 1 nord? Je suis sûr que tous les représentants de l'Ouest seront d'accord avec moi sur ce point. Les cultivateurs de l'Ouest se sont plaints que même dans nos propres élévateurs il s'est effectué de tels mélanges que le commerce en a souffert. La commission des grains est intervenue et a remédié au mal. Si cependant nous éprouvons de la difficulté à maintenir par une inspection et par d'autres moyens, la pureté de notre blé, comment pourrons-nous le faire, je le demande à mes honorables amis de la gauche, si nous lui laissons prendre le chemin des Etats-Unis, où l'on pourra le mélanger et l'expédier en Angleterre comme blé canadien? N'étant pas moi-même cultivateur, l'expérience ici me fait défaut, sans doute. Je ne possède aucune terre dans l'Ouest;mais il me semble que nous avons construit nos chemins de fer dans un certain but, et que ce but, de même que pour l'outillage de nos ports, ça été d'en faire profiter les nôtres. Si nous, la population de l'Est, avons fait des sacrifices, légers ou considérables—et nous voulons bien continuer à en faire—ce n'a j'amais été en vue de faire passer notre trafic par les voies américaines. Notre désir est de le garder ici.

Au temps où se discutait la réciprocité dans tout le pays, c'est-à-dire en 1911, il y avait dans mon comté, où j'ai eu le plaisir de me porter candidat et de gagner l'élection, un homme qui achetait du foin. Il couvrit mon comté et tous les comtés environnants de brochures où il était annoncé que, si la convention douanière passait, c'était $2 de plus par tonne qu'il donnerait de tout le foin qu'il pourrait acheter. Or, qu'est-il arrivé? Le seul point de la convention qui intéressât cet homme existe

aujourd'hui de fait. Il y a eu réduction de $2 par tonne sur le foin. Pensez-vous que cet homme va, cette année, offrir $2 de plus par tonne? Pas le moins du monde.

M. PROULX: Quel est aujourd'hui le prix payé aux cultivateurs?

M. RAINVILLE: Je l'ignore, mais je sais qu'il ne se vend pas $2 de plus par tonne qu'il ne se vendrait si nous avions la réciporcité.

M. PROULX: Est-ce que le prix est de $2 de plus que l'année dernière?

M. RAINVILLE: Ce n'est pas la réciprocité, en effet, qui détermine le prix du foin, mais c'est l'offre et la demande.

M. CARVELL: Là-bas au Nouveau-Brunswick vous verrez si, oui ou non, la réciprocité a un effet.

M. RAINVILLE: Les cultivateurs se sont fort préoccupés de ces deux dollars. Faut-il penser que, si le prix du blé était, à Winnipeg, de quatre, cinq, ou six cents plus bas qu'à Minneapolis, les Américains viendraient à Winnipeg et paieraient le blé cinq, six, sept cents de plus? Pour moi, je ne le crois pas: ils sont plus hommes d'affaires que cela. Ils veulent notre blé numéro 1. Le blé canadien s'est acquis dans le monde une si belle réputation qu'il vaudrait mieux le garder ici pour le bon renom de notre marché.

Que dire de la meunerie? Est-ce que l'abolition des droits ferait tort à cette industrie au Canada? Quelqu'un a parlé d'une prime aux meuniers pour le cas où une suppression des droits leur serait nuisible. S'il est vrai que l'Ouest souffre de ne pouvoir expédier son blé aux Etats-Unis, je préférerais que le Gouvernement payât une prime aux chemins de fer pour leur permettre de garder pour eux notre trafic, celui de l'Est comme celui de l'Ouest.

M. PROULX: Est-ce que pendant la dernière élection l'honorable député ne s'est pas prononcé, dans son comté, en faveur de la convention douanière?

M. RAINVILLE: Non pas. Dès la première assemblée que j'ai tenue à Saint-Lambert, dans le comté de Chambly, je me suis prononcé contre cette convention; mais en voyant cet individu aller de porte en porte offrir ses $2 de plus par tonne, nous avons dû en parler davantage.

M. GAUVREAU: Vous avez pris le mauvais moyen.

M. RAINVILLE: J'ai pris le bon, et mon honorable ami s'apercevra qu'il prend le mauvais si, à la prochaine élection, il se porte de nouveau candidat.

M. GAUVREAU: Vous serez à l'eau quand je serai réélu.

M. RAINVILLE: Nos amis les libéraux ont été au pouvoir durant quinze ans, et voici que, deux ans seulement après leur chute, de vastes et nombreux problèmes se posent tout à coup. Il faut, sans doute, que les libéraux n'aient pas eu l'occasion alors de soumettre ces problèmes à la Chambre. Si les questions qui se sont présentées de leur temps avaient été résolues, il ne s'en trouverait pas aujourd'hui en si grand nombre et de si importantes à étudier. Pour que ces questions aient vraiment de l'importance aujourd'hui, il faut que certaines d'entre elles aient existé il y a trois, quatre ou cinq ans. Pourquoi nos amis de la gauche n'ont-ils pas alors essayé de les résoudre, au lieu de nous proposer la réciprocité, dont le peuple ne voulait pas et qu'il n'acceptera pas?

On nous parle aujourd'hui des cultivateurs; on nous a aussi un peu parlé de la population des villes. Laquelle de ces classes a le plus besoin d'aide, et d'une aide plus immédiate? Pour moi, ce sont les gens des villes. On se plaint aujourd'hui, et à bon droit, du renchérissement de la vie; mais, quel est celui qui en souffre le plus? Est-ce le cultivateur? Non pas, mais l'habitant des villes, et personne ne me fera croire que, soit dans l'Ouest soit dans l'Est, les cultivateurs souffrent bien cruellement de ce qui se passe dans le pays.

Quelle est la cause des souffrances des populations urbaines? Est-ce le manque d'ouvrage et l'impossibilité où elles se trouvent de gagner de gros salaires? Nullement. L'embarras, c'est l'insuffisance de la production agricole pour l'alimentation des villes. Il en est ainsi et de l'Ouest et de l'Est. Combien y a-t-il de provinces, laissées à elles-mêmes, qui pourraient nourrir leur propre population? A l'honneur de la grande province d'Ontario et de son excellent gouvernement, disons qu'elle est en mesure de subvenir à ses propres besoins. Il faut rendre le même témoignage à la Colombie-Anglaise. Mais quant à la province de Québec, elle est impuissante à subvenir à ses besoins; ainsi en est-il de l'Alberta, de la Saskatchewan et des Provinces maritimes. Notre production de substances alimentaires est insuffisante. L'autre jour, le député de Rouville (M. Lemieux) a voulu réfuter la thèse du mi-

nistre du Travail (M. Crothers). Si l'honorable député eût lu le discours du ministre, il n'aurait pas manqué de saisir la base même de l'argumentation de ce discours. Voici l'avis donné par le ministre du Travail: "Produisez des matières alimentaires". Le ministre a raison. Produire plus de substances alimentaires, voilà la vraie solution du problème et c'est une meilleure solution que le libre-échange et la franchise douanière, tant pour le blé que pour les denrées alimentaires.

Au cours de ce débat, quelques orateurs ont péroré sur le tarif, d'autres sur les trusts, d'autres encore sur le besoin d'une protection plus prononcée, d'autres sur l'insuffisance des communications dans les centres ruraux. Ils en ont parlé fort à propos.

Quant au tarif, je ne suis pas suffisamment expert pour traiter la question. Seulement, si nous avions aujourd'hui la commission du tarif proposée, il y a deux ans, par le ministre du Commerce (M. Foster) et par ses collègues, cette commission serait en mesure d'étudier la situation du pays et de jeter plus de lumière sur la question débattue, car c'eût été une commission d'experts, sans attache à la politique, qui auraient étudié d'un œil impartial les problèmes de vitale importance pour le pays. Cette commission du tarif, on lui a donné le coup de grâce, et cela parce qu'il y avait divergence d'avis entre l'opposition et les ministériels au sujet de sa composition. A qui donc appartient-il de gouverner? Est-ce à l'opposition ou bien au Gouvernemnt que le peuple a élu? Nous devons avoir voix au chapitre, il me semble, à plus juste titre encore que nos scrupuleux sénateurs. La réforme du tarif que le Gouvernement pourrait faire de jour en jour aurait un effet très limité sur l'abaissement du coût élevé de la vie. Et plus tard, je tenterai de donner une solution du problème qui se dresse aujourd'hui devant nous.

Il a été question des trusts. Il est beaucoup plus facile de pérorer sur les trusts que de réussir à s'en débarrasser. Voilà nombre d'années qu'aux Etats-Unis on combat les trusts, et cependant les Etats-Unis sont encore aujourd'hui le pays du monde où ces coalitions ont le plus de puissance. Et quand je songe que le parti libéral demandait, d'une seule voix, la réciprocité avec les Etats-Unis, je me demande à quoi il songeait. A mon avis, c'eût été donner la haute-main aux Etats-Unis sur nos chemins de fer, nos ports, notre commerce, nos bestiaux, notre blé.

[M. Rainville.]

Je ne saurais me persuader qu'un peuple jeune et grandissant comme le nôtre, ayant besoin de toute son énergie pour conquérir son indépendance sous le rapport économique, eût eu raison de faire ainsi cause commune avec les Etats-Unis en matière commerciale. Que dit le 'Canada', organe libéral de Montréal, au sujet de la cherté de la vie? Dit-il qu'elle dépend du tarif, des trusts ou de toute autre cause? Le numéro que j'ai sous les yeux en donne deux raisons: l'une, c'est qu'on a importé aux Etats-Unis, en octobre et en novembre derniers, 18,000,000 de livres de bœuf, dont la moitié est venue du Canada; la deuxième, c'est que, dans ces deux mois, on a importé du Canada et du Mexique aux Etats-Unis deux cents mille bestiaux dont la moitié venaient du Canada. Le journal le "Canada" a raison jusqu'à un certain point. On conçoit à peine le mal que fait au pays l'exportation de nos bestiaux au bénéfice des Etats-Unis. Taureaux, vaches laitières, moutons, volaille— on nous enlève tout. Et pour reconstituer nos troupeaux de bestiaux dans l'Est comme dans l'Ouest, il faudra que nos cultivateurs se remettent à l'œuvre et recommencent tout, comme il a fallu le faire après le déluge. Non seulement le prix de la viande atteindra un chiffre ridicule par suite de l'état du marché, mais la terre, privée de son engrais naturel, souffrira durant nombre d'années. C'est presqu'une calamité nationale, et toute mesure adoptée pour remédier aux effets de cette situation serait l'objet d'un excellent accueil chez nos populations. De quoi dépend cette situation? Elle dépend de la réalisation de la moitié seulement du régime préconisé par les libéraux en 1911—la moitié de la réciprocité. Que serait-ce donc si nous vivions sous le régime de la réciprocité toute entière, alors que réalisé à moitié seulement, il fait tant de mal au pays? Mais à mon avis, ce ne sont pas là les principales causes de la cherté des subsistances. Les causes sont au nombre de trois, et les voici: l'immigration, l'insuffisance de la production et enfin le besoin d'un meilleur système de distribution et de coopération. Elles se rattachent toutes étroitement à l'agriculture.

Rousseau dit quelque part: "L'agriculture est comme une échelle de proportion sur laquelle on peut mesurer la prospérité et la décadence des empires. Lorsqu'elle languit ou succombe, ils ont le même tombeau."

Fermement convaincu de la vérité de ces paroles, je vais traiter de ces trois causes

au point de vue de l'économie politique, et essayer de suggérer le meilleur moyen de remédier à la situation.

Quant à la première cause, je dois dire que l'orientation du système d'immigration appliqué au Canada n'a pas toujours abouti, par le passé, au bien du pays. A certaines catégories d'immigrants nous avons ouvert nos portes trop grandes et nous avons payé de trop fortes primes pour certaines de ces classes. Mais ce n'est pas à cet aspect de la question que je veux m'arrêter en ce moment. Laissant là le passé, je tiens à mettre bien en relief la situation actuelle, afin que celle de demain soit meilleure. Le problème qui se dresse aujourd'hui et appelle toute notre attention c'est le besoin d'ouvriers agricoles, et le problème de demain c'est celui de la cherté de la vie. Il faut les résoudre. Nous avons recruté au dehors, à des frais énormes, des masses d'immigrants qui, dans une large mesure, se sont dirigés vers l'Ouest. C'est sans regret que nous avons ainsi grevé notre budget et je ne voudrais nullement endiguer le flot d'immigration qui se déverse dans l'Ouest. On le sait, il faut coloniser ces immenses provinces-prairies et nous nous rallierons volontiers à une bonne et légitime politique d'immigration. Au cours de son règne de seize années, qu'a donc fait le gouvernement libéral pour le peuplement de la région située entre les Grands lacs et l'Atlantique? Presque rien. Il a, tout au plus, grossi de quelques immigrants la population de Montréal, de Toronto et de quelques villes du Canada oriental. Si aujourd'hui nos populations urbaines peuvent si difficilement se procurer les choses nécessaires à l'existence, cela tient, dans une large mesure, à cette politique d'immigration qui a augmenté la population ouvrière des villes, au lieu de diriger ces nouveaux venus vers les exploitations agricoles, afin d'aider les cultivateurs à modifier leurs méthodes et à se livrer à la culture intensive. Il nous faut une bonne qualité d'immigrants qui s'attachent au sol d'Ontario, de Québec et des Provinces maritimes. La situation est désespérante pour nos cultivateurs. Faute d'ouvriers pour les travaux de la ferme, ils ne cultivent que le foin, surtout à Québec, sachant parfaitement qu'ils ont tort. Les cultivateurs de notre province salueraient avec bonheur toute mesure tendant à remédier à ce mal.

Je veux prier le ministre de l'Intérieur d'organiser immédiatement, dans six ou huit grands centres du Canada oriental, un personnel d'habiles fonctionnaires qui auraient tout spécialement pour mission de recruter de bons ouvriers agricoles pour les provinces en question. J'ai dit qu'il faudrait organiser ce service dans six ou huit grands centres, parce qu'il importerait de prendre une commune initiative et de concentrer ces efforts en divers endroits, afin de venir en aide aux cultivateurs établis dans le voisinage immédiat de ces centres où la cherté de la vie se fait le plus vivement sentir. Pareille réforme suffirait-elle à remédier à la situation? Nullement. Dans une certaine mesure, elle atteindrait le but visé, mais il nous faut une réforme plus radicale. Comme l'a observé le ministre du Travail, il faut que les cultivateurs produisent les denrées alimentaires en plus grande quantité. Tant que l'engorgement subsistera dans les villes et qu'on abandonnera les domaines agricoles, comme la chose a lieu aujourd'hui en nombre d'endroits du Canada oriental; tant que la consommation dépassera la production, il sera impossible de combler l'écart entre l'offre et la demande, et le prix des denrées alimentaires ira toujours croissant. Trancher le mal dans sa racine, accroître la production dans la mesure du possible, au moyen de la culture intensive, voilà la meilleure solution du problème, et l'argent seul serait impuissant à réaliser cette réforme. Sans l'énorme récolte de l'Ouest, l'an dernier, la situation serait devenue des plus critiques.

L'an dernier, les énormes récoltes de l'Ouest ont été notre salut dans une large mesure; mais aujourd'hui l'atmosphère n'est pas assez rassérénée pour nous permettre de croire que la crise est disparue. Il faut soigner avec prudence nos intérêts; il faut veiller à nos marchés, protéger nos cultivateurs et nous préparer pour le lendemain, car nous ignorons l'heure ou le jour où pourrait éclater une nouvelle crise.

L'an dernier, en proposant l'adresse en réponse au discours du trône, je demandai au Gouvernement de faire faire des démonstrations par un personnel qu'il engagerait à cette fin et qui aurait mission d'enseigner à nos populations agricoles les meilleures méthodes de culture. Cette année, je m'adresse de nouveau au ministre de l'Agriculture, dont le dévouement aux intérêts agricoles est bien connu, et je le prie de visiter la province de Québec et aussi les Provinces maritimes s'il le veut bien, pour constater personnellement les besoins qui se font le plus sentir parmi les populations agricoles.

Je ne me contenterais pas de l'établissement de trois ou quatre fermes expérimentales dans la province de Québec. Je n'ai pas une grande foi dans ces énormes fermes; elles coûtent beaucoup trop cher et elles ne sont pas suffisamment mises à la portée du public. Au point de vue de l'utilité pratique, je préférerais un système de stations agricoles de fermes-écoles et même mieux, de fermes de démonstration que l'on établirait non seulement dans chaque circonscription électorale, mais dans chaque paroisse. Je dirai à la Chambre comment on pourrait procéder et nous serons tous d'avis, j'en suis sûr, que cela devrait se faire sans qu'il en coûte un sou au Gouvernement. Il y a un procédé bien simple pour établir ces fermes de démonstration très économiquement et il m'a été exposé par un agriculteur de mon comté, dont il est juste que je donne le nom. Cet agriculteur, je suis persuadé que l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) le connaît; c'est M. L.-A. Massue, de Varennes, dans le comté de Verchères. Il appartient à une grande famille française qui a toujours été attachée à la terre. Choisissons une certaine ferme dans une paroisse, demandons au propriétaire quel profit il en retire en moyenne ou supposons pour l'instant que ce soit une somme de $800. Laissons administrer cette ferme par le propriétaire, à qui nous donnerons une certaine liberté d'action. Nous lui garantirons ou non, mais admettons que nous lui garantirons un profit de $800, s'il veut se conformer aux instructions d'un démonstrateur nommé par le Gouvernement. Ce fonctionnaire lui dira quelle variété de culture il devrait adopter, de quelle manière il devrait s'y prendre, et le cultivateur suivra toutes les instructions qu'il aura ainsi reçues. Le cultivateur paiera tous les aides de la ferme, toutes les dépenses nécessaires, il tiendra des livres de comptabilité de façon à permettre aux voisins de consulter ces livres pour se rendre compte, dans leur paroisse même, du coût et du profit des différentes variétés de culture. Ce sera là une instruction par démonstration, une éducation reçue par les yeux, une leçon de choses—et c'est surtout ce dont nos cultivateurs ont le plus besoin dans notre province. Si la ferme rapporte plus de $800 de profit, le cultivateur gardera le surplus, nous lui paierons la différence, Mais je suis sûr que nous pourrons trouver des gens qui mettraient leur ferme à la disposition d'une semblable organisation, sans recevoir aucune garantie, parce qu'ils ont confiance que ce qui se fait ici à la ferme expérimentale d'Ottawa, étant appliqué sur une petite ferme, ne serait plus une série d'expériences mais de résultats empruntés à la ferme d'Ottawa et appliqués sur la petite ferme. Le cultivateur ne courrait aucun risque en laissant utiliser sa ferme pour des démonstrations de ce genre. Quelques-uns penseront que ce serait un système extravagant à organiser et que ce serait dangereux pour le département de chercher à l'établir. Je suis persuadé qu'un fonctionnaire qui serait en rapport avec la ferme expérimentale d'Ottawa, sous la direction du ministre de l'Agriculture, pourrait se charger de vingt, trente et même quarante fermes ainsi organisées, et aucune d'elles, je le crois sincèrement, ne coûterait plus que le prix du maintien du démonstrateur spécial. J'estime qu'il serait temps de faire quelque chose pour les agriculteurs, même si cela devait comporter quelques dépenses.

Je suis venu ici plusieurs fois avec des cultivateurs de Québec pour visiter la ferme expérimentale. J'ai été très heureux de ce que j'ai vu chaque fois que j'y suis venu. Il en a été de même des cultivateurs qui étaient avec moi et la même impression se produit chez ceux qui font une visite ici chaque été. Mais quel est le résultat d'une visite d'un jour à la ferme expérimentale d'Ottawa? Nous repartons heureux d'y être venus, mais qu'en reste-t-il? Le cultivateur n'est pas encouragé à imiter ce qu'il a vu à la ferme expérimentale d'Ottawa. Il pense avec raison que ce qu'on y fait coûte trop d'argent pour qu'il l'entreprenne sur sa propre ferme. Dans chaque ferme expérimentale on dépense beaucoup d'argent en expériences dont quelques-unes réussissent et d'autres ne réussissent pas. Mais le simple cultivateur n'a pas le temps de lire les brochures publiées et d'entrer dans le détail de ces expériences, et très souvent il en arrive à conclure qu'il lui est impossible de faire quoi que ce soit dans le sens indiqué par la ferme expériementale.

Les grands centres sont ceux qui ont le plus à souffrir aujourd'hui, et je pense que quelques-unes de ces fermes devraient être établies dans le voisinage des grands centres et cela très rapidement; si cela se faisait, nous pourrions porter remède à la misère de nos villes et leur fournir les produits nécessaires à la vie. Je conseillerais de choisir d'abord cinq ou six villes, et j'invite le ministre de

l'Agriculture à venir à Montréal à cette fin. Le comté de l'Assomption est tout près de Montréal et je pourrais nommer d'autres comtés qui en sont très voisins, tels que Chambly, Verchères, Laprairie. Qu'il choisisse trois ou cinq paroisses et qu'il essaye le système sur la ferme la plus voisine de la ville de Montréal. Voyons ce qu'on pourra faire. Si cela ne coûte pas beaucoup au Gouvernement—comme je le crois—nous pourrons développer le système et contribuer ainsi, dans une large mesure, à faire disparaître l'état de choses dont nous avons tellement entendu parler aujourd'hui.

L'honorable ministre des Finances a dit l'autre jour que notre pays avait perdu, par l'action de nos sénateurs, une somme de $2,500,000 qui aurait été dépensée pour les chemins. Il a aussi parlé du bill d'encouragement à l'agriculture. Je tiens à complimenter le ministre de l'Agriculture pour m'avoir envoyé l'an dernier une brochure sur la distribution d'animaux de race pure. J'en ai causé aux cultivateurs de mon comté. J'en ai parlé aux cultivateurs de Châteauguay. Chaque fois que j'ai rencontré un cultivateur je lui ai parlé de cette proposition du ministre de l'Agriculture relative aux animaux de race pure. Mais il est une chose que je voudrais faire savoir au ministre. Sa brochure dit que ces animaux sont surtout destinés aux comtés nouvellement organisés. Or, notre bétail ayant passé la frontière, je dis que, pour remédier au mal qui s'ensuit, le département de l'Agriculture devrait considérer nos comtés comme de nouveaux districts. Il faut qu'il en soit ainsi, autrement nous ne pourrions jamais reconstituer notre industrie de l'élevage du bétail. Aussi je prie le ministre de l'Agriculture, au nom de mes compatriotes de la province de Québec et au nom de mes deux comtés, de nous considérer comme des districts nouveaux et de nous fournir le moyen de reconstituer notre industrie de l'élevage du bétail, que cette moitié de réciprocité nous a enlevée.

Quand le ministre des Finances a parlé de l'octroi de $10,000,000 pour venir en aide à l'agriculture, j'ai entendu une interruption de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark). Il a demandé: "Avec quel résultat?" Parlant au nom de Québec, j'admets que nous avons eu de très pauvres résultats, et si l'honorable député de Red-Deer avait d'aussi bonnes raisons de se plaindre que nous en avons dans Québec, je n'essayerais pas, si j'étais à sa place, de blâmer le Gouvernement fédéral. Il devrait aller, comme nous devrions le faire nous-mêmes, devant la législature de Québec et lancer du blâme à ceux qui en méritent. Je ne m'étendrai pas plus longtemps sur cette question aujourd'hui, mais je tiens à dire à mes honorable amis de la province de Québec que j'ai l'intention d'en reparler quand les crédits seront demandés ou quand le discours du budget sera prononcé. Je dirai alors ce qu'a fait le gouvernement de Québec avec l'argent donné par le Parlement et comment on l'a employé dans un but politique. La troisième question dont je veux parler est le besoin d'adopter un meilleur procédé de distribution et de coopération. Nous devrions supprimer l'intermédiaire, qui s'enrichit trop vite.

Le solliciteur général ayant parlé l'autre jour, très longuement, du bill des routes publiques, je n'en dirai pas grand'chose; mais j'espère voir, encore cette année, présenter une mesure pour encourager la construction des bons chemins dans notre pays. J'espère voir des crédits dans le budget ou un bill semblable à celui de l'an dernier, et je suis désireux d'y donner mon appui, car je crois que c'est la loi la meilleure que le pays puisse attendre de nous. Je ne discuterai pas si nos honorables amis de l'opposition ont eu raison de demander à leurs amis les sénateurs de repousser le bill, ou si nous avons bien fait de ne pas accepter leurs amendements. Je sais que le public n'aura pas la patience d'entendre une longue discussion sur ce point, parce que ce qu'il veut, ce sont de bonnes routes et il s'attend à ce que nous lui en donnions. Il n'admettra pas des objections techniques ou des opérations chirurgicales comme celle dont a parlé l'honorable député de Red-Deer (M. Clark). Il s'est beaucoup vanté d'avoir supprimé un des six doigts de la main de l'enfant, sans tuer complètement le pauvre petit. Que le bill soit mort au Sénat, comme j'en suis convaincu, ou par suite du refus du Gouvernement de participer à cette merveilleuse opération chirurgicale, le public sait qu'il n'a retiré aucun avantage de la lutte et qu'il n'a jamais eu l'espoir d'en retirer aucun du régime libéral. Jamais on n'a tenté auparavant de donner une aide de cette nature à la population. C'est une bonne chose pour obtenir des votes, dit l'honorable député de Red-Deer. Je suis heureux de constater que l'honorable député de Red-Deer commence à comprendre que la politique libérale du gouvernement

Borden sera plus populaire et attirera plus de votes que sa politique de libre-échange et d'entrée en franchise des produits alimentaires.

La première et la seconde partie des observations que j'ai présentées cet après-midi ne seront pas suffisantes, à elles seules. Il faut que le ministre des Travaux publics fasse sa part en vue de contribuer à la solution de ce problème. Le parti libéral et avant lui le parti conservateur ont dépensé des montants énormes pour la construction des chemins de fer, le développement des ports et la construction d'élévateurs destinés à favoriser l'exportation du blé de l'Ouest par nos ports océaniques.

Mais qu'a-t-on fait pour les cultivateurs de l'Est? Je sais qu'on peut me répondre que des entreprises publiques de grande importance ont été exécutées dans cette partie du pays. Je ne ferai pas l'énumération de ces travaux; nous savons qu'ils ont été exécutés, mais je n'en demande pas moins ce que l'on fait pour les cultivateurs de l'Est. J'ai posé cette même question, dans le comté de Châteauguay, à M. Fisher, l'ancien ministre de l'Agriculture, et il n'a rien trouvé à me répondre.

Si le ministre qui a charge de l'immigration faisait aux cultivateurs établis entre le lac Supérieur et l'Atlantique la faveur de leur procurer des garçons de ferme et si le ministre de l'Agriculture établissait des stations agronomiques dans les différents comtés, de manière à mettre sous les yeux des cultivateurs les résultats obtenus à la ferme modèle d'Ottawa et à leur faire comprendre les avantages des méthodes perfectionnées, il rendrait des services inappréciables à la classe agricole de ce pays.

Nos produits, que nous récoltons une seule fois par année, arrivent à maturité à peu près en même temps, et les cultivateurs sont obligés de vendre toute leur récolte à la fois parce qu'elle est, en grande partie, de nature périssable et qu'ils n'ont pas de local où la conserver. Ils se voient forcés de vendre, et d'accepter les prix qu'on leur offre. C'est alors que l'intermédiaire fait son apparition. Il possède des entrepôts froids et tout un système d'emmagasinage. C'est ce que l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) appelle le trust, et il a raison. Ces intermédiaires parcourent le pays et achètent tous les produits en beaucoup plus grande quantité qu'il n'est nécessaire pour les besoins immédiats des consommateurs. Ces produits sont emmagasinés et tenus en réserve pour l'hiver. Lorsque le temps est venu, les intermédiaires mettent leurs marchandises sur le marché et obtiennent des consommateurs des villes les prix qu'ils veulent. Les populations urbaines sont à la merci des intermédiaires.

L'intervention du ministre des Travaux publics pourrait contribuer considérablement à résoudre le problème de la cherté de la vie et à améliorer le sort des cultivateurs et des consommateurs. De quelle manière pourrait-il intervenir? En adoptant à l'égard des cultivateurs de l'Est les mêmes moyens que le Gouvernement a adoptés à l'égard des cultivateurs de l'Ouest. Le Gouvernement a fait construire, aux frais de l'Etat, des élévateurs pour l'emmagasinage des récoltes des cultivateurs de l'Ouest. Pourquoi le ministre des Travaux publics ne construirait-il pas à Toronto, à Montréal, à Halifax, à Saint-Jean et dans tous les grands centres un système d'entrepôts munis de réfrigérateurs? Cela permettrait aux cultivateurs d'emmagasiner leurs produits sur des bases coopératives, de les garder en réserve et d'attendre que les conditions fussent plus favorables pour les mettre sur le marché. Ils n'auraient qu'à charger l'un d'entre eux d'en faire la vente au profit de tous les membres de l'association. Ce vendeur agirait à l'égard des intéressés absolument comme le représentant des producteurs de fruits de la Californie agit à l'égard des membres de cette association. Les cultivateurs auraient dans la personne de ce représentant un homme en état de leur dire ce qu'ils doivent faire et ne pas faire. Il ferait savoir aux membres de l'association quels produits seraient en plus grande demande à telle et telle époque de l'année. Il me semble que ce serait là une solution pratique.

Je m'attends bien à ce que cette proposition soulève des critiques. Je suis un nouveau venu dans cette Chambre et je ne prétends pas que la solution que je propose est parfaite, mais je persiste à croire que son adoption serait tout à l'avantage du pays. Je suis convaincu que ce système coopératif serait le plus économique de tous, qu'il donnerait d'excellents résultats et ferait disparaître ce que l'honorable chef de l'opposition déplore tant, c'est-à-dire la disproportion considérable qui existe entre les prix payés aux producteurs et les prix exigés des consommateurs. Tel est, monsieur l'Orateur, le système économique que je prône, et je suis bien décidé à en réclamer l'application avec toute l'énergie possible, parce que je le crois utile et même nécessaire. Ceux qui se donneront la peine de l'étudier comprendront que son

application rendrait les mêmes services dans l'Ouest que dans l'Est, car de l'autre côté des Grands lacs, nous avons des villes qui progressent avec une rapidité étonnante, et tout système propre à favoriser les villes de l'Est favorisera également les villes de l'Ouest, puisqu'il permettra aux cultivateurs, c'est-à-dire aux producteurs, et aux consommateurs également, de supprimer les intermédiaires, dont les profits sont trop élevés.

La situation actuelle n'est pas de date récente, elle existe depuis une dizaine d'années. Je me rappelle avoir entendu l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) dire que le gouvernement dont il faisait partie prévoyait une crise prochaine et qu'il entendait y faire face au moyen de la réciprocité Si le gouvernement libéral prévoyait une crise, la réciprocité ne valait pas mieux, comme remède, que l'opération chirurgicale dont nous parlait l'autre jour l'honorable député de Red-Deer.

Quand les libéraux étaient au pouvoir ont-ils seulement levé le doigt pour améliorer la situation autrement que par la réciprocité? Ils se proclament libéraux. Ils sont fiers de ce titre. Malheureusement, ils n'ont conservé de ce parti que le nom. Je me rappelle l'ancien programme du parti libéral et je ne vois pas que les libéraux d'aujourd'hui puissent se réclamer de ce parti. Quel est l'article de leur programme qu'ils ont réalisé pendant leurs quinze années de pouvoir? Depuis deux ans ils ne cessent de critiquer la politique du Gouvernement; mais si j'entreprenais la critique des quinze années du régime précédent, à la lumière du programme libéral de 1896, est-ce que je n'en aurais pas plus à leur reprocher qu'ils n'en reprochent au Gouvernement actuel?

Quelle conduite ont-ils tenue dans l'affaire de la "North Atlantic Trading Company" et au sujet de l'immigration? La loi du repos dominical qu'ils ont fait voter est-elle bien une loi libérale? Se montraient-ils libéraux en distribuant à des amis politiques l'argent affecté à la construction du pont de Québec? Ont-ils seulement songé à abolir les titres et les décorations, qu'ils désignaient autrefois sous le nom de ferblanterie exotique? Ont-ils mis fin à la coutume de donner des positions officielles à des membres du Parlement? Qu'est devenu leur programme libre-échangiste de 1893? Ont-ils jamais tenté le moindre effort pour le faire adopter par le pays? Jamais.

Ce n'est pas tout. Ont-ils réformé le Sénat? L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) disait l'autre jour que le député de Bellechasse (M. Lavallée) était un vrai libéral, issu de pure souche libéral. J'ai été aussi un jour un vrai libéral. Je suis issu de pure souche libérale, et le sang libéral qui coule dans mes veines entrait en ébullition à la seule mention du Sénat. Nous étions tous prêts à partir en guerre pour le faire abolir. Or, les libéraux l'ont-ils aboli? Voyez le Sénat actuel; il est plus détestable qu'il ne l'a jamais été.

Les libéraux ont-ils diminué les dépenses? Loin de là; ils les ont augmentées d'année en année. Ont-ils pris des mesures pour empêcher la corruption électorale? Pas du tout. C'était pourtant un des principaux articles de leur programme. Je le répète, tant qu'ils ont été au pouvoir, ils n'ont pas fait le moindre effort pour tenir une seule de leurs promesses.

Il y a quelque temps, nous avons été témoins d'un spectacle assez étrange. Un ex-ministre de l'Agriculture, que je ne nommerai pas, avait posé sa candidature dans le comté de Châteauguay, et après avoir demandé l'invalidation de l'élection de son adversaire, il jugea prudent de se cacher pour se dérober à la signification d'une contre-pétition. Nous saurons bientôt ce qui sortira de ce procès. Il est possible que les membres de la droite s'en amusent plus que ceux de la gauche.

Pendant les quinze années que les libéraux ont été au timon des affaires, qu'ont-ils fait pour l'agriculture? Je crois qu'il est facile de démontrer qu'ils n'ont rien fait. En 1911, ils ont échoué dans leur tentative de nous imposer la réciprocité, parce que le peuple n'en voulait pas. Plus récemment, ils ont imaginé de demander l'abolition des droits sur les denrées alimentaires, mais ils n'ont pas eu le courage de saisir le Parlement de cette question. Si jamais ils arborent le drapeau du libre-échange, ils subiront un échec plus désastreux que tous ceux qu'ils ont déjà subis; ce sera la mort de leur parti.

M. ROBERT CRUISE (Dauphin): Monsieur l'Orateur, je représente une circonscription presque exclusivement agricole. Vu que l'amendement que nous discutons en ce moment demande l'abolition des droits sur le blé et vu que c'est ce que désirent les cul-

tivateurs de l'Ouest, je considère qu'il est de mon devoir de dire quelques mots sur la question.

Je commencerai par relever certaines remarques faites hier par l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers). Voici ce qu'il a dit:

> Lorsque cette importante question viendra sur le tapis, quand le budget sera en discussion, nous devrons avoir de graves raisons—de meilleures raisons que celles que l'honorable député de Humboldt vient de donner—pour décider le Gouvernement à apporter dans le tarif des changements qui pourraient nuire à de grandes industries de ce pays.

Je suppose que l'honorable ministre a voulu parler de l'industrie de la minoterie et de l'industrie agricole. J'aimerais à savoir quelles meilleures raisons le ministre des Travaux publics peut désirer. Les cultivateurs du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan se sont formés en association et se sont rencontrés avec les cultivateurs de l'Ontario, également organisés, et ont discuté ensemble tous les aspects de cette question, avant d'en saisir le Gouvernement. D'ailleurs il n'y a pas que ces associations agricoles qui demandent l'admission en franchise du blé. Le gouvernement conservateur du Manitoba, dont le chef, sir Rod-Mond Palen Roblin, a combattu la réciprocité de toutes ses forces, est aussi en faveur de cette proposition. Nous avons opéré la conversion des membres du cabinet Roblin, si je puis me servir de cette expression; nous les avons forcés à admettre que l'admission en franchise du blé serait une excellente affaire pour les cultivateurs de l'Ouest. Je ne vois pas que le ministre des Travaux publics puisse exiger de meilleures raisons, quand le premier ministre de sa province, de la province qu'il représente dans le Gouvernement fédéral, demande lui-même l'abolition des droits sur le blé.

Le parti conservateur du Manitoba tient des conventions pour faire le choix de ses candidats aux prochaines élections provinciales. Certaines de ces réunions ont adopté des résolutions approuvant le gouvernement manitobain dans le cas de l'attitude qu'il a prise sur la question de l'admission du blé en franchise. C'est une question qui intéresse la classe agricole avant tout. Cette politique est réclamée par les cultivateurs et nous avons un Gouvernement qui se prétend l'ami des cultivateurs. Avant les dernières élections, les ministres ont dit aux cultivateurs de l'Ouest que, s'ils arrivaient à la gestion des affaires, ils favoriseraient tout particulièrement cette classe de notre population. Elle est bien minime, en vérité, la concession que le Gouvernement est priée de faire, et j'ose espérer que les ministres accorderont ce faible soulagement aux cultivateurs de l'Ouest.

Le ministre des Travaux publics s'oppose à ce que l'on présente cet amendement, à l'heure qu'il est. Je ne connais pas à fond la procédure parlementaire, mais il me semble que si l'on n'avait pas soulevé cette question maintenant, le résultat eût été défavorable. Lorsque le ministre des Finances aura soumis son budget et réglé le tarif pour cette année, quel avantage l'opposition pourra-t-elle retirer du dépôt d'une résolution relativement à l'entrée du blé en franchise? Les ministres diront: Pourquoi n'avez-vous pas agi plus tôt dans ce sens? Rien ne vaut autant que d'agir en temps utile et nous tenons à enregistrer notre vote en faveur du blé en franchise pour le cultivateur de l'Ouest. En demandant cela, nous ne portons pas ombrage aux cultivateurs de l'Est, car, s'il en était autrement, nous ne ferions pas cette demande.

Une autre question dont les membres du Gouvernement parlent beaucoup, c'est celle de l'instruction des cultivateurs. J'ignore comment les autres cultivateurs envisagent ce projet, mais je sais bien comment je l'apprécie moi-même. Vingt années durant, j'ai été cultivateur pratique au Manitoba, et je n'ai pas besoin qu'on m'enseigne comment m'y prendre pour élever un plus grand nombre de bœufs et un plus grand nombre de porcs que je ne le fais. Qu'on me fournisse le marché voulu et je produirai la marchandise. Les membres du ministère sont dans la mauvaise voie, en ce sens qu'ils veulent instruire des gens qui n'ont que faire de cette instruction. Ce ne sont pas les cultivateurs, mais bien plutôt les manufacturiers qui ont besoin de cet enseignement. Qu'on instruise les fabricants et les minotiers de façon à les mettre en état d'entrer en concurrence avec leurs rivaux des Etats-Unis. Je suis persuadé que les cultivateurs verront d'un bon œil le ministre de l'Agriculture—que je regrette de ne pas voir à son siège—consacrer de l'argent à seule fin d'apprendre aux manufacturiers à faire preuve d'humanité, à soutenir les cultivateurs et à rivaliser avec les fabricants américains. Que l'on établisse une comparaison entre le cultivateur canadien et le cultivateur américain. Quel est celui d'entre nous qui aimerait aller dire au cultivateur canadien qu'il ne peut élever des porcs à aussi bon marché que sait le faire le cultivateur américain? N'en serait-il pas de même quant à l'élève des bœufs ou à la

culture du blé? Si l'on parlait ainsi au cultivateur canadien, on s'exposerait à recevoir des coups. Pas un seul Canadien n'admettra qu'il ne peut produire des aliments à aussi bon marché que le cultivateur américain peut le faire. Dans ce cas, pourquoi le minotier canadien ne peut-il pas produire la farine à aussi bon marché que le fait le minotier des Etats-Unis? Existe-t-il une raison quelconque qui explique cette anomalie? Il n'y en a pas une seule. Nous avons de bons minotiers au Canada et ils sont prêts à soutenir la concurrence avec les Américains, si on enlève le droit sur le blé. Ils ne condamnent pas ce changement.

Un des motifs qu'on invoque à l'encontre de cette réforme consiste pour certaines gens à dire: "Si l'on se rend à cette demande des cultivateurs, pour le blé, on les verra revenir à la charge pour solliciter la même faveur pour tous les autres articles de consommation". C'est l'argument invoqué au cours des dernières élections générales. Les conservateurs les plus éminents ont proclamé alors: Nous ne combattons pas cette convention de réciprocité, car elle ne nuira pas aux manufacturiers; cependant, si nous accordons la réciprocité aux cultivateurs, ceux-ci ne cesseront de solliciter jusqu'à ce qu'ils aient obtenu l'entrée libre des instruments aratoires et le reste. Voilà le vrai mot de la situation. Toutefois, j'ose prédire qu'il n'est pas éloigné le jour qui verra, à la tête des affaires de ce pays, un gouvernement composé de cultivateurs, si les cabinets, libéral ou conservateur, ne tiennent aucun compte des désirs de la classe agricole. Dans l'ouest du Canada, en effet, on trouve des hommes qui étudient les questions relevant de l'économie politique plus que ne le font la plupart des membres de ce Parlement, et ce sont là les hommes qui feront les lois dans l'avenir, si nos gouvernants ne comprennent enfin qu'ils doivent légiférer dans l'intérêt des cultivateurs.

Je regrette que cette résolution ne mentionne pas également l'enlèvement des droits sur l'avoine, sur l'orge et sur le lin. Mais—ainsi que je l'ai déjà dit—nous nous contenterons, pour le présent, d'une faible concession et nous verrons ce que celle-ci produira, au point de vue pratique. Je demanderai aux représentants du Manitoba —dont je vois un certain nombre devant moi—je demanderai à ces hommes qui représentent ici les cultivateurs de l'Ouest, d'appuyer cette résolution et de faire plus encore, c'est-à-dire d'essayer à convaincre le Gouvernement de l'urgence qu'il y a de faire disparaître les droits sur le blé, sur l'orge, sur l'avoine et sur le lin. Si l'on nous fait cette concession, nous, habitants de l'Ouest, produirons en abondance les céréales dont le pays a besoin.

On a beaucoup parlé du coût élevé de la vie et du grand nombre d'ouvriers sans travail qu'on trouve dans nos cités et nos villes. D'où vient le plus grand nombre de ces sans-travail? Lorsque les affaires de nos cultivateurs ne sont pas prospères et qu'il leur est impossible de payer des aides, où se rendent ces derniers? A nos cités et à nos villes qui doivent les faire vivre. Qu'on mette le cultivateur en état de garder son serviteur, hiver et été, et l'on ne verra plus cet encombrement d'oisifs dans nos viles et nos cités et les temps ne seront plus durs.

M. BRADBURY: Les producteurs de blé n'ont pas besoin de beaucoup d'aide durant l'hiver.

M. CRUISE: Mon honorable ami a parlé en temps utile et je suis heureux qu'il ait fait cette observation. Ses collègues de la droite ont beaucoup parlé de culture mixte. Si le cultivateur se livre à cette culture, il aura besoin d'aide durant l'hiver tout autant que durant l'été. Supposons que le cultivateur de l'Ouest fasse cette culture et qu'il produise tout le blé et se livre à l'élevage de tout le bœuf et le porc dont on peut avoir besoin. Tout le monde sait que le coût élevé de la vie est dû au manque de production. Comment allons-nous réglementer l'approvisionnement et la demande? Si les cultivateurs de l'Ouest se livrent, sur une trop grande échelle, à la culture mixte, qu'arrivera-t-il? Ils inonderont le marché domestique, les prix fléchiront et alors ils devront faire de la culture mixte ou autre travail semblable. Qu'on donne au cultivateur le marché voulu, de façon à ce qu'il soit certain de trouver acheteur pour ce qu'il produit, chaque année, et il continuera d'assurer cette production tous les ans, ce qui sera certainement de nature à diminuer très sensiblement le coût de la vie.

Qu'on me permette de dire un mot de la réciprocité. Au cours de mon élection, cela prêtait à rire d'entendre les arguments invoqués contre la réciprocité, surtout par des habitants des cités et des villes. Nous savons que ce furent les villes et les cités du Manitoba, et non pas les cultivateurs de cette province qui ont défait la réciprocité. En vérité, les cultivateurs eux-mê-

mes ont approuvé ce projet par une majorité de plus de 900 voix. Ces gens-là disaient aux cultivateurs: Vous ne devez pas approuver la réciprocité; vous manqueriez de loyalisme en le faisant. Si vous commercez avec les Etats-Unis, vous assurez l'annexion du Canada à la république voisine. Je me demande comment on a pu inventer un argument aussi stupide. On pourrait tout aussi bien dire à un Anglais que s'il change de cheval avec un nègre, il deviendra nègre, que d'essayer à nous affirmer que nous ne pouvons commercer avec les Etats-Unis sans devenir sujets de cette république.

Un autre fait dont je veux parler est celui qui se rapporte aux députations de cultivateurs qui sont venues à Ottawa, à différentes reprises. Elles ont été reçues par l'ancien Gouvernement et par les membres de l'administration que nous avons aujourd'hui. Je ne suis pas ici pour défendre l'ancien Gouvernemnt, vu que je n'ai pas fait partie de cette Chambre alors que ce Gouvernemnt était à la tête des affaires du pays. Mais on nous a dit que les anciens ministre n'avaient rien fait en vue d'améliorer la condition des cultivateurs. On ne peut nier, toutefois, que l'ancien Gouvernement en a appelé au verdict des électeurs du pays sur une mesure destinée à soulager les cultivateurs et qu'i a été défait, de sorte qu'il a risqué sa situation politique en essayant à venir en aide à la classe agricole. Il a été forcé d'abandonner les rênes de l'administration et il fut remplacé par qui? Par les compagnies de chemins de fer, par les manufacturiers, par ceux-là qui possèdent le Gouvernement actuel. Celui-ci ne peut rien faire; il lui est impossible de présenter la moindre mesure ayant pour objet une modification du tarif, sans la soumettre, d'abord, à l'association des manufacturiers. Dans un pays agricole, tel que l'est le Canada, il est beau d'avoir un gouvernemnt possédé et dirigé exclusivement par les fabricants.

Mais j'allais parler des députations organisées par les cultivateurs et qui se sont rendues auprès du Gouvernement. On leur a répondu: Oh! oui, nous allons étudier votre cas—mais jusqu'à quel point les questions soulevées ont-elles été prises en considération? J'ai le regret de dire que les cultivateurs du Canada occidental ne font pas d'argent, aujourd'hui, et ce n'est pas une bonne réclame à faire en faveur d'un pays que prêcher que ses cultivateurs ne sont pas prospères. Il nous faut envisager les faits tels qu'ils existent réellement, et il est indéniable que les cultivateurs du Manitoba ne sont pas prospères, aujourd'hui. Beaucoup d'entre eux abandonnent leurs fermes, parce qu'ils ne peuvent faire de l'argent. Aussi, lorsque ces gens-là se rendent ici et qu'ils acquittent de leur argent leurs frais de voyage, on doit admettre qu'ils sont sincères. Ils ne viennent pas ici pour le simple plaisir de faire le voyage, non, ils sont sincères dans les demandes qu'ils font. Le Gouvernement leur a-t-il fait quelque concession? Leur a-t il promis quelque chose? Voici une occasion qui s'offre au Gouvernemnt de prouver aux cultivateurs du Canada occidental qu'il leur est sympathique et, s'il fait cela, j'estime qu'il en recueillera un avantage appréciable aux prochaines élections. Si le Gouvernement pouvait seulement voir jour à fournir aux cultivateurs l'avantage de l'enlèvement des droits sur l'avoine, sur l'orge, sur le lin et sur le blé, ces gens-là apprécieraient cette façon d'agir, j'en suis convaincu. Les cultivateurs de l'ouest du Canada attendent avec impatience cette concession promise par les députés du Manitoba.

L'honorable solliciteur général a, dans le passé, parlé de l'entrée libre des instruments aratoires. J'espère avec confiance qu'il ne laissera de repos au Gouvernement que lorsque ce dernier aura permis cette entrée libre et je suis presque convaincu que nous obtiendrons cete concession probablement avant la fin de cette session.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Je prie la Chambre de me prêter son attention pendant les quelques instants que je vais consacrer à l'examen de la question et à l'exposé des raisons que j'ai de voter pour l'amendement qui nous occupe en ce moment. J'ai toujours pensé qu'il y avait lieu, avant toute autre chose, pour ainsi dire, de venir en aide aux cultivateurs de l'Ouest en abaissant les taux de transport, et si je suis persuadé d'avoir pleinement raison d'agir comme je me propose de le faire, c'est que j'ai l'intime conviction que l'abolition du droit sur le blé aurait au moins l'effet de faire bénéficier l'Ouest de la concurrence en matière de transport par chemin de fer. Il ne se passe point de session que je n'élève la voix en faveur de la réduction du coût du transport des marchandises. Je n'ai pas caché au Gouvernement qu'il aurait dû, dès son avènement au timon des affaires, commencer par venir en aide de quelque manière aux cultivateurs de l'Ouest en matière de transport. Aujourd'hui, je suis plus que jamais convaincu que si le blé, le plus im-

portant des produits de l'Ouest, était admis en franchise aux Etats-Unis, il en résulterait un abaissement des taux de transport sans que les chemins de fer en subissent le moindre préjudice.

Autant que je puis m'en rendre compte, la Chambre s'est jusqu'à présent montrée favorable à cette proposition. La plupart des députés ministériels, de même que tous les représentants de l'Ouest, à quelque parti qu'ils appartiennent, sont en faveur de l'amendement. C'est une faveur que demande la population de l'Ouest; et comme le changement exercerait une grande influence sur les chemins de fer, je me plais à espérer que la Chambre adoptera l'amendement. La seule opposition que je constate est suscitée par les compagnies de chemins de fer et les minotiers, dont les piteux arguments ne devraient pas prévaloir contre la volonté de la population de l'Ouest.

Nos compatriotes de l'Ouest ont exposé leurs besoins de façon non équivoque. Les conservateurs du Manitoba, les représentants des deux partis à l'assemblée législative de cette province ont fait savoir ce qu'il leur faut; les membres de l'association des producteurs de grain en ont fait autant. Les représentants de l'Ouest accordent un appui presque unanime à la proposition, et dans l'Est, je ne vois que les chemins de fer et les minotiers qui s'y opposent fortement. Puisqu'il en est ainsi, j'aime à croire que le Gouvernement mettra la question à l'étude et s'empressera de venir en aide aux cultivateurs de l'Ouest. Rien ne vaut l'aide accordée au bon moment; or, grâce à l'aide qui leur serait accordée de cette façon directe, les cultivateurs auraient à leur disposition de plus vastes débouchés, ils obtiendraient de leurs produits des prix plus rémunérateurs et le transport leur coûterait moins cher. Hier, on a invoqué à cet égard des arguments qui me paraissent tout à fait convaincants.

Maintenant que nous avons établi un point de la plus haute importance, d'avoir fait reconnaître le droit que nous avons de légiférer en matière tarifaire indépendamment de toute intervention étrangère; maintenant que les Américains ont, de leur propre chef, abaissé leur tarif douanier, nous devrions assurément tirer parti du nouveau débouché qui nous est offert. Les Etats-Unis ont réduit les droits de douane à l'égard d'un grand nombre d'articles. Notre politique dite nationale était en grande partie inspirée du tarif américain; or, ce tarif ayant été modifié en un certain sens, nous devrions nous inspirer de cette modification.

Que l'honorable ministre du Commerce me permette de lui faire observer en quoi cette proposition se recommande à sa bienveillance. Par ses soins, le Canada a fait avec les Antilles une excellente convention de nature à favoriser les relations de commerce entre les deux pays. Le sucre devra figurer pour une large part dans notre commerce avec les Antillais. Or, voici que les Etats-Unis se proposent d'abolir le droit sur le sucre—pas immédiatement, mais dans un avenir prochain. Cette décision des Etats-Unis devra nécessairement exercer une influence profonde sur nos conventions avec les Antilles, du moins en ce qu'elles ont trait au sucre. En tant que protectionnistes, en tant qu'adeptes de la politique nationale, nous sommes tenus de faire en sorte que notre régime douanier s'adapte aux conditions nouvelles.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami vient de dire que la politique dite nationale était basée sur le tarif américain; a-t-il voulu faire allusion à l'offre permanente de réciprocité commerciale que comportait le tarif canadien?

M. MACLEAN: Je ne tiens pas à entrer dans des détails sur ce point, aimant mieux traiter la question telle que je la conçois. Les Américains constituent une grande nation, ce sont nos plus proches voisins et nos meilleurs clients, de même que, de notre côté, nous sommes leurs meilleurs clients en ce qui concerne les articles manufacturés. Lorsqu'il survient de grands changements à l'égard de certains articles de commerce, nous devons modifier notre tarif en conséquence. Qu'on me permette de m'expliquer par un exemple. Un grand auteur anglais a dit de Shakespeare qu'il a écrit pour tous les temps. On connaît la charmante scène d'amour entre Henri V et la princesse Catherine de France, au cours de laquelle le roi dit: "Les belles traditions cèdent le pas aux grands rois." Ce mot s'adapte merveilleusement à la situation présente; l'usage doit céder le pas aux grands rois. Or, les grands rois, dans le cas actuel, ce sont les Américains qui nous font des avances et offrent d'acheter nos produits en plus grande quantité. Ils offrent d'acheter notre blé et une multitude d'autres choses; ils les achètent déjà. Ce ne serait pas nuire à la politique nationale que de l'adapter à cette situation nouvelle.

Puisque tel est le cas et que le Gouvernement n'est pas encore convaincu que la gêne se fait sentir chez les cultivateurs de l'Ouest canadien, ceux-ci reprendront courage en apprenant qu'un nouveau débouché est mis à leur disposition. Si nous réussissons à

stimuler assez leur courage pour qu'ils cultivent le blé avec plus de succès que jamais, ils se livreront davantage à la culture mixte et produiront plus; la situation des chemins de fer et des minoteries n'en sera que plus florissante, lors même que le changement devrait amener une certaine réduction des taux de transport.

Tout ce qui tend à accroître le volume de la production, le chiffre de la population de l'Ouest canadien et à faire régner le contentement en cette partie-là du pays, tend également à rendre plus vaste le débouché par où la province d'Ontario écoulera ses produits. Il nous incombe de donner satisfaction à l'Ouest. La province d'Ontario, au nom d'un grand nombre de conservateurs de cette province, je partie des éléments qui composent actuellement la population de l'Ouest canadien. Nous sommes fiers des trois grandes provinces que nous avons établies dans les prairies. Au nom de mes compatriotes d'Ontario, au nom d'un grand nombre de conservateurs de cette province, je fais des vœux pour que l'Ouest renaisse à la prospérité, qu'il voit s'accroître davantage le chiffre de sa population et s'étendre encore la superficie des terres en culture.

Une incurie plus ou moins prononcée n'a jamais cessé de caractériser le mouvement de la colonisation et de l'immigration dans l'Ouest, incurie qui se manifeste encore à l'heure qu'il est. Un ami, un de mes commettants, me faisait tenir hier un journal de Wisconsin contenant à l'égard de l'immigration un article qui mérite de fixer l'attention de la Chambre et du Gouvernement. Cet article porte la signature de G. B. Parker, commissaire de l'immigration au Wisconsin. M. Parker y dit—ce que l'on répète d'ailleurs dans les autres Etats de l'Ouest—que le Canada n'offre plus autant d'avantages qu'autrefois aux immigrants; et il fournit des données relativement au mouvement de la population. Ces données sont assez étonnantes en ce qu'elles indiquent le nombre de ceux qui sont venus au Canada et de ceux qui sont retournés aux Etats-Unis. Je me permettrai de donner lecture du dernier paragraphe de cet écrit du commissaire—et on en répand de pareils dans les Etats de l'Ouest, qui nous fournissent un grand nombre d'excellents colons désireux de s'établir sur les terres et qui savent cultiver le sol. Ce paragraphe est ainsi conçu:

> La cherté du transport, le taux élevé de l'intérêt, l'augmentation du coût des machines agricoles (qui sont frappés d'un droit de douane), des aliments, du vêtement, du bois et des autres articles nécessaires, ainsi que l'avilissement fréquent du prix du grain semblent avoir convaincu un grand nombre que c'est "chez nous" que la culture est la plus rémunératrice.

[M. W. F. Maclean.]

Il fait allusion à ceux des Américains qui, dit-on, quittent l'Ouest canadien pour retourner aux Etats-Unis. Je ne demande pas que l'on entrave le mouvement de l'immigration vers l'Ouest ni qu'on restreigne la production de cette partie du pays; car je tiens à ce que le traffic de nos chemins de fer soit très abondant et à ce que le transport des marchandises s'effectue, comme on disait cette après-midi, par les voies canadiennes et non par les américaines. Mais si l'on veut que cela soit, il faut tâcher de donner à nos compatriotes de l'Ouest ce qu'ils réclament, de les contenter et leur donner de l'encouragement en ces temps de gêne. Nous devons leur montrer que nous entendons participer à l'œuvre importante qu'ils ont à accomplir.

Dans l'intérêt de l'harmonie aussi bien que pour stimuler le courage de cette partie de notre population, le Gouvernement serait bien inspiré si, dans le budget qu'il déposera, il faisait droit de façon non équivoque à nos compatriotes de l'Ouest, qui réclament à grand cris l'abolition du droit sur le blé et le libre accès de marché américain. Cela ne changerait rien à la politique nationale et ne nuirait en aucune façon à la population de l'Est, mais on verrait là l'application du principe dont tous les gouvernements devraient s'inspirer, du principe d'après lequel leur orientation doit varier selon les circonstances.

M. JAMES M. DOUGLAS (Strathcona): Monsieur l'Orateur, au cours du présent débat, on a passablemnt discouru sur la raison qui fait que la production des denrées alimentaires au Canada ne répond plus à la demande. Dans un pays essentiellement agricole comme le Canada, le seul moyen, à mon avis, d'induire le cultivateur à produire les denrées en quantité suffisante, c'est de lui donner, pour l'écoulement de ses produits, tous les débouchés que le Gouvernement est capable de mettre à sa disposition. Je considère que cette question des débouchés est comme l'une des plus importantes que le Gouvernement actuel ou tout autre aura à régler pour favoriser l'agriculture.

L'ancien Gouvernement a essuyé un revers lorsqu'il a tenté d'améliorer la situation au Canada relativement à la production des denrées alimentaires. On reconnaissait de

toutes parts que la convention douanière n'influerait pas sur l'industrie manufacturière sauf en autant qu'elle tendait à lui ouvrir des débouchés et à favoriser le libre-échange. Nous avons aussi reçu une foule de conseils concernant le mode de culture à adopter, surtout dans l'Ouest canadien.

Dans la partie du pays dont je suis originaire on s'adonne à la culture variée. On s'y adonnait à cette culture avant même que le ministre du Commerce eût donné son fameux conseil de l'Ouest, et parce que les circonstances prêtent à ce genre de culture. Nous produisons aussi une certaine quantité de grain, mais le problème du transport est si grave que nous n'ambitionnons pas d'exporter beaucoup de grain. Nous nous en servons pour nourrir le bétail, les porcs et les bêtes à cornes que nous exportons. Tant sous l'ancien Gouvernement que sous le ministère actuel, on a établi des données statistiques pour démontrer les belles proportions que prenait l'immigration au Canada. J'ai pris la peine d'analyser ces renseignements et j'ai constaté que, malgré le fort courant d'immigration des Américains au Canada, depuis cinq ans, le Canada n'a gagné que 20,000 âmes. Je désire consigner dans le hansard ces calculs qui démontrent comment la déperdition a eu lieu:

	Du Canada aux E.-U.	Des E.-U. au Canada.
1907-8.	58,826	58,312
1908-9.	84,564	59,832
1909-10..	94,496	103,798
1910-11..	105,512	121,451
1911-12..	107,943	133,710
1912-13..	143,578	139,009
	594,919	616,112

Gain net pour le Canada en six ans 21,193

On remarquera qu'il y a une augmentation annuelle tant de ceux qui viennent au Canada que de ceux qui s'en vont aux Etats-Unis.

M. EDWARDS: L'honorable député nous dira-t-il de qui il tient ces renseignements?

M. DOUGLAS: Les chiffres concernant l'immigration des Américains au Canada sont extraits d'un manuel publié par le ministère de l'Intérieur de ce pays. Les chiffres accusant le nombre de ceux qui sont allés aux Etats-Unis ont été publiés par le commissaire de l'immigration aux Etats-Unis. Cet état de choses a certainement une raison. Selon moi, la voici. Les cultivateurs n'ont pas reçu l'équivalent de leurs produits. La culture du sol aurait dû être excessivement attrayante pour les producteurs de denrées agricoles à cause des prix fort élevés que les cultivateurs ont reçus depuis quatre à cinq ans. Toutes les conditions leur étaient favorables, telles que la gratuité des terres, l'offre de biens de famille, et toutes sortes de choses. Le Gouvernement a bien traité les cultivateurs; il leur a accordé maints avantages et, malgré cela, nous constatons que, chaque année, un nombre énorme de gens retournent dans leur pays. Cette observation ne s'applique pas aux émigrés d'Europe, simplement parce que la situation dans les pays européens n'est pas aussi favorable qu'aux Etats-Unis.

A mon avis, le marché américain est le meilleur marché du monde pour la vente des produits agricoles. L'abaissement du tarif opéré par le président Wilson a eu pour résultat de donner une valeur inestimable à ce marché aux yeux de la population canadienne.

L'autre soir, dans son discours, le représentant de Dundas a cité des chiffres qui démontrent que, durant les neuf derniers mois de 1913, nos exportations aux Etats-Unis ont augmenté énormément. Il aurait pu simplifier les choses en citant un exemple pris sur le vif. Il aurait pu nous dire qu'en décembre les exportations de viandes et autres comestibles aux Etats-Unis se sont accrues de près de $13,000,000, et tout cela pendant un mois où le nouveau tarif a été appliqué. Que résulterait-il, monsieur l'Orateur, si nous pouvions profiter de ce marché pour la vente de tous nos produits agricoles?

Ainsi qu'on l'a bien dit, personne n'est plus autorisé à parler au nom du cultivateur que le cultivateur lui-même. Autant que je connais les cultivateurs—et je les connais depuis longtemps—ils s'y entendent généralement fort bien pour conduire leurs affaires.

Nous avons beaucoup entendu parler du " wheat mining " dans l'Ouest canadien, mais j'ose dire qu'une bonne partie de ce qu'on en a dit est le fruit de l'ignorance. Les conditions dans la région où se pratique cette opération ne sont pas favorables à l'élevage du bétail et il est absolument impossible aux cultivateurs de s'adonner à la culture variée. Il y a, cela va sans dire, plusieurs régions où la culture variée serait lucrative, mais faute d'un marché, il ne servirait guère au cultivateur de l'Ouest de se livrer à la culture variée.

A la convention de l'union des cultivateurs qui a eu lieu dernièrement à Lethbrige, le commissaire de l'industrie animale

d'Alberta a fait l'étrange déclaration que si ce n'eût été du tarif Wilson, la province d'Alberta aurait élevé cette année plus de cochons qu'elle n'aurait pu en vendre sur le marché domestique. Il en serait résulté que l'ancien prix d'il y a six ans aurait prévalu cette année dans l'Alberta. La seule chose qui a sauvé la situation a été le libre accès au marché des Etats-Unis. La compagnie de salaisons Swift—la plus importante du genre dans l'Alberta—a aussi déclaré que l'année dernière a été la première année dans les annales de la province où la population a pu élever assez de volailles pour subvenir à ses besoins.

Cet après-midi, j'ai entendu le représentant de Chambly (M. Ranville) dire que la province d'Alberta ne produisait pas assez de comestibles pour alimenter sa populaiton. Cela est absolument inexact. L'Alberta est une province qui exporte et elle est admirablement propre à la culture et à l'exportation des produits agricoles de toutes sortes. L'honorable député a aussi déclaré que la Colombie-Anglaise est l'une des provinces qui produisent assez de comestibles pour nourrir leurs habitants. Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais je doute fort de l'exactitude de cette assertion.

Nous avons beaucoup entendu parler de ce que le Gouvernement fait pour favoriser l'agriculture. Je veux bien lui tenir compte de tout ce qu'il fait pour l'agriculture. Impossible de nier que l'agriculture soit l'industrie fondamentale de ce pays, et je suis assez radical pour croire que le pays serait plus prospère qu'il l'est s'il n'y avait pas d'établissements manufacturiers, et si les gens consacraient à la culture des denrées alimentaires les efforts qu'ils déploient pour créer une foule d'articles dont la production ne saurait être lucrative.

La province d'Alberta a un ministre de l'agriculture, ami du progrès, et j'ose dire qu'il a plus fait pour répandre la science agricole dans cette province que tout le Gouvernement fédéral depuis nombre d'années. Des écoles ont été ouvertes dans plusieurs centres de l'Alberta, et il s'en ouvrira d'autres plus tard. Ces écoles ont répandu l'enseignement parmi les cultivateurs et leurs enfants sans leur mettre en tête qu'ils devenaient des professeurs d'agriculture. Les jeunes garçons fréquentent les écoles et apprennent à conduire une machine à gazoline ou à vapeur et à élever et nourrir le bétail. A la suite de ce cours abrégé, ils retournent chez eux disposés à faire plus que n'ont fait leurs pères et à le faire d'une manière plus scientifique.

Je prétends que la province d'Alberta occupe aujourd'hui le premier rang en matière d'enseignement agricole. Si le présent Gouvernement faisait plus dans cet ordre de choses, le public lui en tiendrait compte.

Je veux dire un mot du manque de travail. Je ne voudrais pas dire que le Gouvernement en est responsable, mais c'est une bizarre coïncidence que les temps durs ont commencé après le renversement de l'ancien ministère. A Edmonton, il existe un singulier état de choses. La ville d'Edmonton est l'une des villes les plus prospères du Canada. Nous avons dépensé une forte somme en améliorations publiques; nos déboursés s'élèvent à des millions de dollars, et malgré cela, nous avons sur les bras des sans-travail que les contribuables nourrissent pour les empêcher de crever de faim. Depuis quatre semaines, nous avons dépensé $25,000 au moins pour nourrir ceux qui n'avaient pas le moyen de gagner leur vie. J'ai assisté à la panique de 1907, mais je n'ai jamais rien vu de tel dans ma vie. La seule chose qui nous empêche de nourrir deux à trois mille personnes, c'est que la population s'est soulevée et a dit: "Nous ne vous nourrirons pas plus longtemps; vous aurez à vous procurer du travail et à faire comme nous ".

J'avoue que le pays en général est prospère. Ses progrès ont été rapides, mais il ne faut pas imiter les autruches et refuser d'admettre qu'il faut faire quelque chose pour soulager la population. Un important marchand de gros me disait cet été que les marchands de gros, surtout ceux qui font affaires dans la province de la Saskatchewan, n'ont pu dans un grand nombre de cas retirer que 10 pour 100 de leurs créances, acceptant des renouvellements jusqu'à concurrence de 90 pour 100. C'est une déclaration remarquable, et il me répugnerait de croire qu'un tel état de choses pût se prolonger longtemps.

Vu ces faits, c'est au Gouvernement de se rendre compte de la situation. Nous vivons dans une fausse sécurité; nous savons que notre prospérité n'est pas telle que la droite l'a dépeinte, mais nous considérons que ce n'est pas un déshonneur pour le Canada qu'un tel état de choses existe dans une région peu peuplée. Il faut absolument que le Gouvernement fasse quelque chose pour remédier à la situa-

tion. Je suis content de voir que le député de York-sud prenne en cette affaire l'attitude qu'il prend. S'il vote bien, il acceptera notre proposition, et j'espère qu'il nous appuiera par son vote, comme il nous a appuyés par son discours aujourd'hui.

M. DAVID WARNOCK (Macleod): Monsieur l'Orateur, je m'efforcerai d'être aussi bref que possible, car on m'apprend qu'il a été convenu entre les whips que le vote serait pris avant six heures. Mais l'exonération du blé est de telle importance pour l'Ouest que je veux appuyer aussi fortement qu'il me sera possible la demande des cultivateurs de l'Ouest. Je ne me propose pas de faire de comparaisons entre les prix du blé sur le marché canadien et ceux des Etats-Unis. Pendant leur dernière campagne contre la réciprocité nos adversaires prétendaient que le marché des bestiaux américain ne serait d'aucune valeur quelconque pour nos éleveurs. Mais l'application du tarif Underwood a prouvé que ce marché avait une très grande valeur pour les éleveurs canadiens, et les cultivateurs de l'Ouest demandent aujourd'hui au Gouvernement du Canada d'enlever les droits sur le blé américain afin que les Etats-Unis enlevent de leur côté le droit compensateur qu'ils ont établi sur le blé canadien, afin que de cette façon ils aient accès libre sur le marché américain de la même manière que les éleveurs canadiens, et ils en espèrent les mêmes bénéfices.

L'honorable représentant de Dundas (M. Broder) nous a dit l'autre soir que les cultivateurs de l'Ontario étaient plus prospères qu'ils ne l'avaient jamais été. Pourquoi? N'est-il pas vrai qu'ils ont l'avantage du marché américain pour la vente de leurs bestiaux, de leur lait et de leur crème? Il est bien certain que les cultivateurs de l'Ontario ne jouiraient pas de la même prospérité si ce marché ne leur était pas ouvert. Les cultivateurs de l'Ouest demandent d'avoir une part dans cette prospérité. Les éleveurs de l'Ouest obtiennent aujourd'hui de meilleurs prix que jamais pour leurs bêtes à cornes et leurs porcs. Il y a six semaines environ, les éleveurs du comté que j'ai l'honneur de représenter, comté situé au sud de Calgary, avaient dans leurs pâturages des centaines de bêtes à cornes, pour lesquels ils ne pouvaient obtenir un prix raisonnable, mais dès que le tarif Underwood a été mis en opération, les grands commerçants de Facoma et de Seattle vinrent acheter ces bestiaux à des prix très profitables pour l'éleveur canadien, et les expédièrent aux grands entrepôts de salaison sur la côte du Pacifique.

Je dirai un mot des conditions qui existent présentement dans le sud de l'Alberta. On a beaucoup parlé dans l'Est des récoltes très abondantes des cultivateurs de l'Ouest l'automne dernier; je me rappelle avoir lu à ce sujet des interviews que des membres du cabinet, à leur retour de l'Ouest, avaient bien voulu accorder à des journalistes. Ces ministres étaient si optimistes qu'ils sont allés jusqu'à dire que la récolte dans l'Ouest, cette année, était assez grande pour mettre fin à la crise financière dans toute l'étendue du Canada. Mais la récolte du blé d'hiver n'a pas été aussi bonne. Dans la partie du pays que j'habite cette récolte nous a désappointés grandement, car lorsque l'on est venu à battre le blé on n'a eu que douze boisseaux à l'acre en moyenne, et les cultivateurs, étant obligés de vendre ce blé au prix courant de l'Ouest, ont perdu de $1.00 à $5.00 par acre sur le prix de revient de leur blé. Pas un cultivateur ne peut continuer à cultiver dans ces conditions. Ceux mêmes qui ont eu de bonnes récoltes n'ont réalisé guère plus que l'argent qu'ils avaient dépensé pour le produire. Nos cultivateurs, ces années dernières, ont fait l'essai du marché américain en y envoyant une partie de leur blé, sur lequel ils avaient naturellement à payer un droit d'entrée, et je n'ai pas rencontré un seul cultivateur qui ne fût pas satisfait du résultat. Pour ces raisons, je suis fortement en faveur du dégrèvement des blés, et j'espère que le Gouvernement accordera la demande des cultivateurs de l'Ouest. Ainsi que le faisait remarquer, cet après-midi, l'honorable député d'York-sud (M. Maclean), cette demande n'est pas le fait de quelques agitateurs seulement. Je crois sincèrement que 90 p. 100 des cultivateurs de l'Ouest, à quelque parti politique qu'ils appartiennent, sont en faveur de l'abolition du droit sur le blé, et presque tous les journaux conservateurs de l'Ouest demandent le blé en franchise.

Je voudrais faire connaître à cette Chambre un article qui a été publié dans le "Herald", de Calgary, journal ami du gouvernement Borden, et qui est considéré dans l'Ouest comme conservateur ardent. Cet article a été écrit au sujet d'une lettre de M. Kelly, président de la Western Canada Flour Mills Company, qui a soulevé beaucoup d'intérêt dans Calgary. L'article, qui a été publié le 13 janvier 1914, est ainsi conçu :

Le président dit en résumé que si le Gouvernement enlève les droits sur le blé et la fa-

rine des Etats-Unis, il y aura cessation dans le développement de l'industrie meunière dans l'Ouest.

M. Kelly n'en avait peut-être pas l'intention, mais ses paroles ressemblent beaucoup à une menace, et s'il y a quelque chose qui déplaît au cultivateur de l'Ouest en général, c'est la menace, de quelque côté qu'elle vienne, ou qui la profère..

M. Kelly nous pardonnera de lui dire que la question du maintien ou de l'abolition des droits sur le blé a une beaucoup plus grande importance pour la population de l'Ouest que le développement ou la stagnation d'une industrie, quand bien même ce serait une industrie aussi considérable que celle des minoteries, car elle comporte un problème économique qui touche à la population entière; et si le Gouvernement Borden vient à la conclusion qu'il serait avantageux pour l'Ouest financièrement d'enlever les droits du blé et de la farine, il n'est pas du tout probable qu'il maintiendra ces droits pour se rendre au désir de l'association des meuniers.

Créée à l'origine dans le but d'aider au développement industriel agricole du Canada, la politique de protection n'a pas toujours été appliquée suivant l'intention première. Divers intérêts industriels ont, avec plus ou moins de succès, réussi à amener le Gouvernement à manipuler le tarif de telle manière qu'il a favorisé plutôt des intérêts particuliers que généraux. Il vaudrait mieux pour la politique de protection même que cela cessât entièrement.

On nous excusera si nous refusons de croire à la calamité qui atteindra les meuniers, d'après M. Kelly, si les droits sur le blé sont abolis. Ce serait faire insulte à l'intelligence et à l'habileté commerciale des chefs de cette industrie dans l'Ouest canadien, que de supposer, placés comme ils le sont au cœur même du plus beau pays a blé du continent, ayant un accès aussi facile et aussi peu coûteux à la côte du Pacifique et aux autres marchés que leurs concurrents américains, que nos meuniers canadiens ne pourraient pas rencontrer leurs rivaux sur un marché de blé. Il est possible que leurs dividendes ne soient pas aussi considérables, mais dire qu'ils feront faillite ou cesseront de prospérer, nous ne pouvons pas croire cela! Non, jamais!

Envisageant la question du dégrèvement des blés et farines au point de vue économique pour la population, sous lequel elle se présente aujourd'hui, le "Herald" voudrait qu'on en tentât l'expérience. Nous ne croyons pas qu'il en résulte aucun mal considérable pour une partie de la population, et il est possible qu'elle fasse du bien à la grande majorité ce qui donnerait raison d'abolir les droits. Et si, ainsi qu'on l'a prétendu, les meuniers canadiens sont dans une position plus désavantageuse que leurs concurrents américains à cause des droits sur leurs machines et outillage, pourquoi ne pas abolir ces droits également? En rendant justice à la majorité, le Gouvernement de M. R. L. Borden ne peut vouloir faire d'injustice à la minorité, s'il peut s'en exempter. Si l'on accorde aux cultivateurs la franchise sur leur blé et leur farine, on devrait aussi l'accorder aux meuniers sur l'outillage de leurs minoteries.

Même les conservateurs de l'Ouest ne craignent donc pas l'admission du blé en franchise.

[M. Warnock.]

Les apparences indiquent fortement que les cultivateurs de l'Ouest seront obligés d'abandonner la culture si on ne leur donne pas la facilité de vendre leurs produits sur un marché plus étendu et à de meilleurs prix. Ainsi que l'a dit l'honorable député de Strathcona (M. Douglas) il se fait présentement une forte émigration vers le sud. Je crois, en effet, que les statistiques des derniers douze mois montrent qu'un plus grand nombre de personnes dans l'Ouest ont quitté le Canada pour les Etats-Unis qu'il en est venu des Etats-Unis en Canada. Si un exode se faisait des provinces de l'Ouest, qu'adviendrait-il des industries de l'Est et de nos grandes compagnies de transport? Ce serait la banqueroute, et au lieu de s'opposer à l'admission du blé en franchise, elles devraient, au contraire, faire tout en leur pouvoir pour encourager le Gouvernement à se rendre à la demande des cultivateurs de l'Ouest.

L'honorable ministre des Finances (M. White) nous a dit que le Gouvernement avait fait beaucoup pour répandre l'enseignement agricole. L'enseignement scientifique en agriculture est une bonne chose, mais il n'aidera à aucun cultivateur à faire des profits s'il est obligé de vendre ses récoltes à perte. J'ai dans mon comté plusieurs cultivateurs gradués au collège d'agriculture de Guelph et du collège d'agriculture du Manitoba, et je crois pouvoir dire en toute sûreté que bien que ces cultivateurs appliquent à leur culture les méthodes scientifiques les plus modernes, pas un ne fait plus que sa vie aujourd'hui sur sa terre. Les seuls cultivateurs qui font du profit aujourd'hui sont ceux qui ont des bestiaux à vendre.

L'honorable député de Dundas (M. Broder) a conseillé l'autre soir aux cultivateurs de l'Ouest de faire de la culture mixte. Ce conseil leur avait été donné plusieurs fois déjà par les gouvernements, les présidents de compagnies de transport et de banques. Mais pour faire de la culture mixte il faut des capitaux, et très peu de cultivateurs dans l'Ouest en possèdent présentement assez pour cela. Il est regrettable, qu'en partie pour cette raison, on ait apporté tant de retards à appliquer les propositions faites par la commission nommée il y a quelque temps pour étudier la question des ranches et des pâturages. C'est en 1911 ou 1912 que cette commission a été nommée; elle a présenté son rapport, au sujet duquel le Gouvernement n'a encore pris aucune action.

L'honorable député de Chambly-et-Verchères (M. Rainville) nous a dit que les

cultivateurs de l'est du Canada avaient vendu un grand nombre de bestiaux aux Etats-Unis. Or, si les cultivateurs et les éleveurs de l'Ouest canadien avaient été assurés de pouvoir obtenir des terrains à pâturage, ils auraient pu acheter un grand nombre de ces jeunes bestiaux que les cultivateurs de l'Est avaient à vendre, et cela les aurait aidés à faire de la culture mixte. Nos éleveurs auraient pu garder ces bestiaux durant l'hiver pour les vendre aux petits cultivateurs au printemps. J'espère qu'avant longtemps le Gouvernement appliquera le rapport de la commission sur les ranches. Le Gouvernement a reçu tout récément à Ottawa la visite d'une délégation des députés conservateurs d'Alberta. Avant leur départ de l'Ouest, ces délégués vateurs de l'Ouest le blé en franchise et Ottawa pour insister auprès du Gouvernement sur la nécessité d'accorder aux cultivateurs de l'Ouest le blé en franchise et leurs autres demandes. Mais le " High River Times ", journal ami du Gouvernement actuel, nous apprend dans son numéro du 21 janvier courant, que la délégation provinciale s'est beaucoup plus occupée de la nouvelle répartition des circonscriptions électorales et des questions de patronage que la franchise sur le blé. Ce journal dit:

> La délégation a discuté longuement le remaniement des comtés de la province cherchant à donner la plus grande représentation possible aux grands centres de façon à noyer autant que possible le vote des cultivateurs favorables à la réciprocité.
>
> On a discuté les griefs concernant les terrains à pâturages et les retards du Gouvernement à changer les règlements, et il est probable que l'on fera bientôt quelque chose dans ce sens. On rapporte que la délégation n'était pas unanime sur la question du blé en franchise; mais on a fortemnent fait comprendre au Gouvernement qu'il lui faudra faire quelque chose pour contrebalancer le sentiment d'antagonisme qui se répand dans l'Ouest

Il est évident que la rédaction de ce journal a vu ce sentiment d'antigonisme envers le Gouvernement se développer dans l'Ouest, et au point de vue de parti, je ne devrais peut-être pas désirer qu'on l'entrave. Si un esprit d'antagonisme se manifeste dans les régions rurales, il devra se manifester également dans les villes, dont l'existence dépend de la prospérité des cultivateurs; mais je suis prêt à risquer mon succès aux prochaines élections générales si le Gouvernement voulait agir de façon à faire disparaître cet antagonisme, et s'il accorde la franchise sur le blé, je puis lui dire qu'il y gagnera beaucoup dans l'estime des cultivateurs de l'Ouest.

J'ai essayé à traiter cette question sans esprit de parti. Je suis animé seulement par un désir sincère de voir la situation dans l'Ouest s'améliorer, et, conséquemment, je serais heureux de voir le Gouvernement accorder la franchise sur le blé, ainsi que le demandent les cultivateurs de l'Ouest.

M. WILLIAM A. BUCHANAN (Medecine-Hat): Monsieur l'Orateur, je veux être très court dans les observations que j'ai à faire sur cet amendement. Je résumerai d'abord les arguments des honorables députés de l'Ouest en faveur de cette mesure qu'ils croient devoir être d'un avantage inestimable pour les cultivateurs des provinces de l'Ouest.

La demande est générale. Elle ne vient pas d'un parti politique seulement, mais elle représente, je n'hésite pas à le dire, le sentiment unanime de l'Ouest. J'ai eu occasion de converser avec les chefs du parti conservateur dans mon comté, et ils se sont prononcés en faveur de l'admission en franchise des blés, convaincus que cette mesure était dans l'intérêt des cultivateurs de l'Ouest. Le ministre des Travaux publics (M. Rogers) demandait qu'on lui donnât des raisons, et je crois qu'on lui en a donné d'assez bonnes pour qu'il conseille au Gouvernement d'annoncer, dans le prochain budget, la franchise sur le blé.

Tous les membres de cette Chambre désirent, je crois, le développement des provinces des prairies; je serai assez franc pour admettre que l'Ouest canadien ne fait pas de progrès dans le moment. Je parle par expérience. J'ai parcouru mon comté, j'ai conversé avec les électeurs, et ils sont découragés et mécontents. Il y en a qui quittent le pays.

Lorsque les ministres viennent dans l'Ouest ils voyagent en convoi spécial. Ils visitent leurs amis dans les grands centres, et je puis assurer que pas un des ministres qui sont venus dans l'Ouest, l'année dernière, n'est venu en contact avec les cultivateurs, ou est allé les visiter sur leurs terres, et a cherché à connaître leur situation. S'ils avaient fait cette étude, ils sauraient aujourd'hui que tout ce que les représentants de l'Ouest ont dit pendans ce débat est absolument vrai, et que le blé en franchise est une nécessité de l'heure présente.

Je suis un optimiste; j'ai confiance dans l'Ouest; c'est un pays à ressources immenses. Mais il faut que ses habitants puissent y vivre dans des conditions satisfaisantes; il faut que ces conditions soient

telles que la population trouve dans la culture des profits suffisants pour lui permettre de vivre, ce qui lui est impossible sous les conditions actuelles du tarif. Si je voulais exposer tous les besoins de l'Ouest tels que les ont fait connaître les cultivateurs et d'autres personnes, je parlerais aussi d'un abaissement général du tarif, je demanderais de plus grandes facilités de transport et des taux moins élevés aux compagnies de chemins de fer. La plupart des membres de cette Chambre croient que l'Ouest a été favorisé dans l'établissement des chemins de fer. C'est vrai, mais cependant dans ma circonscription qui a une étendue de 180 milles carrés, il y a des endroits qui sont éloignés de 50 ou 60 milles de toute voie ferrée, où des cultivateurs essaient de faire la culture depuis trois ou quatre ans.

En voici un exemple. Le 1er juillet dernier, il m'était donné d'assister à une démonstration dans la région connue sous le nom d'Altorado. A cette démonstration, qui se faisait à cinquante milles de toute voie ferrée, assistaient mille personnes, dont quelques cultivateurs établis à soixante ou soixante-dix milles de tout chemin de fer. Il n'est pas étonnant que ces gens perdent courage. Qu'est-ce qui les a engagés à s'établir en de pareils endroits? Le Gouvernement y concédait des terres, les compagnies de chemin de fer promettaient d'y construire leurs lignes et les colons se dirigèrent de ce côté. Qu'il me soit permis de le dire, une des mesures les plus impopulaires votées l'an dernier, c'est celle comportant une subvention au chemin de fer Canadien du Nord, et quand je dis impopulaire, je veux dire impopulaire dans une région même où l'on voudrait obtenir un embranchement du Canadien du Nord.

Cette compagnie a fait promesses sur promesses aux habitants de cette région, mais n'y a pas construit un seul mille de voie ferrée. C'est une des raisons qui expliquent le découragement de la population; elle demande plus de moyens de transport, un abaissement général des droits douaniers et une réduction du tarif des transports-marchandises. Je dirai ceci à l'éloge de cette population de l'Ouest, que, libre-échangiste de sentiment et de conviction, elle ne demande rien qui soit de nature à porter préjudice aux intérêts de l'est du Canada. Tout en souhaitant une réduction générale du tarif, elle est prête à accepter un régime protecteur pour les industries de l'Est canadien. D'autre part, elle est persuadée qu'il y aurait lieu de faire droit à sa prétention, que la grande industrie agricole, qui est la leur, requiert libre accès aux marchés étrangers et prospèrera sous un régime de libre-échange. Elle compte pour cela sur le Gouvernement fédéral qui s'est tellement engagé à relever la prospérité du Dominion et particulièrement celle de l'Ouest !

(L'amendement de M. Neely, mis aux voix, est rejeté).

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Bickerdike,	Loggie,
Boivin,	Maclean (Halifax),
Bourassa,	Maclean (York, O.),
Buchanan,	MacNutt,
Cardin,	McCoig,
Carvell,	McCraney,
Cash,	McCrea,
Chisholm (Inverness),	McMillan,
Clark (Red-Deer),	Marcil (Bonaventure),
Delisle,	Marcile (Bagot),
Demers,	Martin (Montréal,
Devlin,	Sainte-Marie),
Douglas,	Michaud,
Fortier,	Molloy,
Gauthier (St-	Murphy,
Hyacinthe),	Nesbitt,
Gauvreau,	Neely,
German,	Oliver,
Graham,	Pacaud,
Guthrie,	Papineau,
Hughes (King, I.P.-E.),	Proulx,
Kay,	Reid (Restigouche),
Lachance,	Ross,
Lanctôt,	Sinclair,
Lapointe,	Thomson (Qu'Appelle),
(Kamouraska),	Truax,
Lapointe (Montréal,	Turgeon,
Saint-Jacques),	Verville,
Laurier (sir Wilfrid),	Warnock et
Law,	White (Victoria, Alta.),
Lemieux,	—57.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Clare,
Alguire,	Clark (Bruce),
Armstrong (Lambton),	Clarke (Wellington),
Armstrong (York, O.),	Clements,
Arthurs,	Cochrane,
Baker,	Cromwell,
Ball,	Crothers,
Barnard,	Currie,
Barrette,	Davidson,
Beattie,	Doherty,
Bennett (Calgary),	Edwards,
Bennett (Simcoe),	Elliot,
Best,	Fisher,
Blain,	Foster (Toronto, N.),
Blondin,	Fripp,
Borden,	Garland,
Boulay,	Gauthier (Gaspé),
Boys,	Girard,
Brabazon,	Glass,
Bradbury,	Green,
Bristol,	Guilbault,
Broder,	Hanna,
Burnham,	Hartt,
Burrell,	Hazen,

Henderson,	Robidoux,
Hepburn,	Roche,
Hughes (Victoria, O.),	Rogers,
Lamarche,	Schaffner,
Lancaster,	Sévigny,
Lavallée,	Sexsmith,
Macdonell,	Sharpe (Lisgar),
McCurdy,	Sharpe (Ontario),
McKay,	Shepherd,
McLean (Queen, I.P.-E.),	Smith,
	Smyth,
Marshall,	Steele,
Meighen,	Stevens,
Merner,	Stewart (Hamilton),
Middlebro,	Sutherland,
Mondou,	Thoburn,
Morphy,	Thompson (Yukon),
Morrison,	Thornton,
Nantel,	Tremain,
Nicholson,	Walker,
Nickle,	Wallace,
Northrup,	Webster,
Paquet,	Weichel,
Paul,	White (Renfrew),
Pelletier,	Wilcox,
Perley,	Wilson (Wentworth),
Porter,	et
Reid (Grenville),	Wright.—102.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
White (Leeds),	Emmerson,
Chabot,	Béland,
Osler,	Pugsley,
Rhodes,	Macdonald (Pictou)
Coderre,	Lafortune,
Stewart (Lunenburg),	McKenzie (Cap-Breton),
Fowker,	McLean (Sunbury).
Cockshutt,	Charlton,
Taylor,	Martin (Régina),
Stanfield,	Pardee,
Kemp,	Robb,
Lalor,	Richards,
Aikins,	Turriff,
Bowman,	Knowles,
Foster (King),	Carroll,
Ames,	Kyte,
Forget,	Bureau,
Munson,	Cruise,
Boyce,	Tobin,
Edwards,	Wilson (Laval)
McLeod,	Clarke (Essex),
Monk,	Power,
Morris,	Brouillard,
Jameson,	Boyer,
Barker,	Ethier,
Rainville,	Séguin,
Carrick,	Champagne,
Bellemare,	Chisholm (Antigonish),

M. BELAND: J'ai pairé avec le député de la ville d'Ottawa (M. Chabot); si j'avais voté, j'aurais voté pour l'amendement.

M. CRUISE: J'ai pairé avec l'honorable député de Northumberland (M. Munson); si j'avais voté, ç'aurait été pour l'amendement.

M. RAINVILLE: J'ai pairé avec l'honorable député de l'Assomption (M. Séguin); si j'avais voté, ç'aurait été contre l'amendement.

M. STEWART (Lunenburg): J'ai pairé avec l'honorable député de Cap-Breton-nord-et-Victoria (M. McKenzie); si j'avais voté, j'aurais voté contre l'amendement.

M. CARROLL: J'ai pairé avec l'honorable député de King (N.-B.), (M. Foster); si j'avais voté, ç'aurait été pour l'amendement.

M. FOWLER: J'ai pairé avec l'honorable député de Queen-Sunbury (M. Mclean); si j'avais voté, ç'aurait été contre l'amendement.

M. EMMERSON: J'ai pairé avec le ministre des Finances (M. White); si j'avais voté, ç'aurait été contre l'amendement.

(La motion principale est adoptée.)

M. BORDEN propose:

Que ladite adresse soit grossoyée et présentée à Son Altesse Royale le Gouverneur général par les membres de la Chambre qui font partie de l'honorable conseil privé.

COMITE DES SUBSIDES.

Sur motion de l'hon. G. H. Perley (au nom du ministre des Finances) il est ordonné que la Chambre, vendredi prochain, se forme en comité des subsides.

COMITE DES VOIES ET MOYENS.

Sur motion de M. Perley il est ordonné que la Chambre, vendredi prochain, se forme en comité des voies et moyens.

BUDGET DE 1914-1915.

Un message de Son Altesse Royale le Gouverneur général transmettant le budget pour l'exercice devant se clore le 31 mars 1915 est déposé par l'hon. G. H. Perley, lu à la Chambre par monsieur l'Orateur et, sur motion de M. Perley, renvoyé à l'examen du comité des subsides.

(Sur motion de M. Borden, la séance est levée à six heures et vingt minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Vendredi, 30 janvier 1914.

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

1re LECTURE.

De divers projets de loi d'intérêt privé:

Bill n° 41, loi concernant la " Canadian Northern Railway Company.—M. Sharpe (Lisgar).

Bill n° 42, loi concernant la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo. —M. Shepherd.

Bill n° 44, loi concernant la " Vancouver Life Insurance Company of Vancouver ", à l'effet de changer son nom en celui de " The Vancouver Life Insurance Company ".—M. Stevens.

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. MIDDLEBRO propose:

Que les comptes publics et le rapport de l'auditeur général, pour l'exercice terminé le 31 mars 1913, soient renvoyés au comité des comptes publics.

Cette motion est adoptée.

COMITE DES SUBSIDES.

INTERPRETATION DE LA REGLE 17.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. l'ORATEUR: Je crois qu'il n'est pas nécessaire de faire une motion, du moment que la Chambre y consent; sinon, il sera nécessaire de faire une motion.

Sir WILFRID LAURIER: Nous appliquons pour la première fois la règle adoptée à la dernière session, lorsqu'il s'agit pour cette Chambre de siéger en comité des subsides, règle qui s'écarte de l'ancienne. Avant d'aller plus loin, je désirerais savoir l'interprétation que le premier ministre donne à cette règle, afin qu'à l'avenir nous sachions exactement où nous en sommes. Voici le texte:

Les jeudis ou vendredis, lorque l'ordre du jour appelle la formation de la Chambre en comité des subsides ou des voies et moyens, M. l'Orateur quitte le fauteuil sans poser la question, pourvu que... les prévisions budgétaires de chaque département puissent avoir la priorité un jour autre que le jeudi ou le vendredi.

Si je ne me trompe, cette règle veut que si la Chambre se forme en comité des subsides, un autre jour que le jeudi ou le vendredi, et si à la fin de la journée l'on n'a pas épuisé le sujet soumis par le ministère à notre considération, alors, lorsque la Chambre se forme en comité des subsides le jeudi ou le vendredi, l'Orateur quitte le fauteuil, sans qu'il soit nécessaire de présenter une motion. A mon sens, avant de commencer l'étude des crédits d'un ministère, une motion doit être faite à cet effet. Aujourd hui, nous n'avons pas commencé l'étude des crédits d'aucun ministère, et c'est pourquoi le premier ministre a proposé que la Chambre se constitue en comité des subsides. Si, avant aujourd'hui, nous avions commencé à étudier les crédits d'un ministère, l'Orateur aurait quitté la fauteuil, sans qu'il fût nécessaire de présenter une motion.

M. BORDEN: Pour la discussion des crédits d'un département.

Sir WILFRID LAURIER: Oui. En d'autres termes. je suppose que l'on veut dire par là qu'il faut une motion pour commencer l'étude des crédits de n'importe quel ministère. Si l'on ne peut finir le jour même, on continue d'une façon automatique, l'Orateur quitte le fauteuil et le jeudi ou le vendredi est consacré à cette fin.

M. BORDEN: Votre interprétation me semble correcte.

Sir WILFRID LAURIER: Puisque nous sommes d'accord sur ce point, quel sens faut-il donner au mot "département", qui est inséré dans le texte de cette règle:

Les jeudis ou vendredis, lorsque l'ordre du jour appelle la formation de la Chambre en comité des subsides ou des voies et moyens, M. l'Orateur quittera le fauteuil sans poser de question, pourvu que, sauf du consentement de la Chambre, les prévisions budgétaires de chaque département puissent avoir la priorité un jour autre que le jeudi ou le vendredi.

Si je ne me trompe, nous allons examiner aujourd'hui les crédits du service intérieur, comme s'il s'agissait tout simplement d'un ministère.

A la page 8 des crédits, je lis ces mots: "Montant total à voter pour le service intérieur, $6,413,378.75. C'est là le montant nécessaire pour les frais de l'administration centrale, y compris les dépenses de divers autres départements administratifs à Ottawa. Par exemple: Je vois une somme de $615,987, affectée au ministère des douanes, et à la page 96, je constate qu'un autre crédit de $4,210,000, item 342, doit être voté au même ministère. Si nous terminons aujourd'hui l'étude des crédits affectés à ces divers départements, j'en conclus que nous ne serons pas supposés avoir examiné les crédits concernant les douanes, le revenu intérieur ou tout autre ministère; et lorsque le moment arrivera d'examiner ces crédits, il faudra constituer de nouveau la Chambre en comité des subsides?

M. BORDEN: L'interprétation que mon honorable ami donne à cette règle me semble correcte, sauf qu'il lui donne un sens

un peu trop favorable au Gouvernement, peut-être, si j'ai bien saisi sa pensée.

Sir WILFRID LAURIER: Je suis toujours trop généreux pour le Gouvernement; c'est mon défaut.

M. BORDEN: C'est sans intention de votre part. Selon moi, on devrait regarder comme distinct chacun des départements qui sont énumérés, à partir de la page 8, et non pas comme un seul, ainsi que le voudrait mon honorable ami. Si je comprends bien la rédaction de cette règle, nous avons exactement la même opinion. Je puis ajouter que c'est du consentement de cette Chambre que nous abordons ce sujet aujourd'hui. Le Gouvernement n'aurait pas pu raisonnablement entreprendre cette besogne aujourd'hui, sans le consentement des députés, et loin de moi la pensée que les procédures actuelles soient gouvernées par cette règle. Les crédits de chacun de ces ministères devront être soumis à la Chambre, un autre jour, avant que la règle concernant le jeudi et le vendredi ne soit mise en vigueur.

M. A. K. MACLEAN: Un autre jour que le jeudi ou le vendredi?

M. BORDEN: Oui. Selon moi, ce n'est que juste et raisonnable, et j'y consens de suite.

LE VAPEUR "ALERT".

Sur la motion de M. Borden que la Chambre se forme en comité des subsides:

M. W. F. CARROLL (Cap-Breton-Sud): Monsieur l'Orateur, je désire porter à la connaissance de la Chambre les faits relatés dans l'article suivant, paru à la date du 27 janvier 1914, dans le "Sydney Record", de Sydney-Nord:

Le remorqueur "Alert", au service du ministère du Revenu de l'intérieur et propriété d'un courtier en immeubles de Sydney, qui reçoit annuellement de ce chef la somme princière de $18,000 de l'argent du peuple, a été nolisé hier, pour transporter de Sydney-nord jusqu'aux confins nord du comté de Victoria, l'organisateur tory Hayes, ainsi que le candidat du même parti, Philippe McLeod.

L'objet principal que l'on avait en vue, lorsqu'on organisa ce service de surveillance, c'était de mettre un terme à la contrebande des liqueurs enivrantes dans les ports de mer du Cap-Breton.

La prohibition est l'un des principaux articles du programme tory, et l'on sait que c'est commettre un délit entraînant l'amende et la prison, que de transporter des liqueurs enivrantes d'un endroit à un autre, dans cette province. En dépit de tout cela, cependant, quelqus-uns des barils embarqués à bord du navire du gouvernement, pour sa croisière vers le nord, ressemblaient beaucoup, paraît-il, à certaines futailles qui contiennnent la boisson ordinaire.

Bien que ces barils aient été sortis d'un entrepôt douanier et transportés à bord du navire par un camionneur à l'emploi d'un marchand de liqueurs en gros, il est possible qu'ils ne contenaient, après tout, rien de plus dangereux que des tomates de la même marque que celles du comté de Colchester.

En tout cas, on peut toujours dire que le Gouvernement n'a jamais eu l'intention de fournir un yacht privé à M. Philip McLeod, dans un but électoral, quoiqu'il soit le candidat du parti tory dans le comté de Victoria.

A titre de renseignement pour cette Chambre, je puis lui dire qu'une élection pour élire un député à la législature de la Nouvelle-Ecosse a lieu dans ce comté, et que la votation a été fixée au 12 février prochain. Mon but en lisant cet article à cette Chambre est de le signaler à l'attention du Gouvernement, et plus particulièrement de l'hon. ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen). Je regrette que l'hon. ministre ne soit pas à son siège, en ce moment; mais je le prierai de déclarer à cette Chambre, si oui ou non le remorqueur "Alert" au service du Gouvernement, à fait escale dans l'un des ports du comté de Victoria pour des fins électorales, et si oui ou non, le ministère de la Marine lui a donné des ordres à ce sujet.

Si le ministre ignore ces faits, je le prierai de faire faire une enquête, afin de fournir plus tard à la Chambre réponse à ce que je lui demande.

M. BORDEN: Hors ce qu'il vient d'en dire, je ne sais rien de l'affaire à laquelle l'honorable député fait allusion. Je la signalerai au ministre de la Marine et des Pêcheries. Ce n'est pas la première fois que j'entends élever de pareilles plaintes devant la Chambre. Bien souvent, sous l'ancien Gouvernement l'on s'est plaint de l'usage auquel on avait parfois fait servir les vaisseaux de l'Etat.

Sir WILFRID LAURIER: Et les choses ne se sont point améliorées depuis le changement de ministère.

M. BORDEN: Je crois qu'il y a un changement; du moins, je l'espère. Je veux bien admettre qu'il devrait y en avoir un.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. J. J. HUGHES: Je désirerais appeler l'attention du premier ministre et du ministre des Chemins de fer sur l'augmentation exagérée qui s'est produite récemment sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard dans le prix du transport des marchandises. On me dit que déjà les partisans du Gouvernement ont signalé la chose au ministre des Chemins de fer, mais que jus-

qu'ici l'on n'a pu rien obtenir, et qu'il y a bien peu d'espoir d'un soulagement quelconque. L'augmentation dans les prix sur l'île est de 25 à 30 pour 100 sur ce qu'ils étaient autrefois, et déjà ces prix étaient fort onéreux. Les habitants de ma province jugent ces prix comme étant préjudiciables au chemin de fer lui-même, et ils le sont à coup sûr pour la population. Pour certaines denrées, les prix ont été accrus de telle sorte que, de fait, ils sont inarbordables, l'augmentation variant de 60 à 100 pour 100.

M. COCHRANE : Continuez, vous allez bien!

M. HUGHES : Je puis vous en donner un exemple. Je sais personnellement qu'autrefois pour du bois à brûler, pris aux stations de New-Zealand, d'Harmony et de New-Harmony, le prix était de $3 et de $3.50 pour le transport jusqu'à Souris, pendant qu'aujourd'hui c'est $7. C'est un prix inabordable.

M. COCHRANE : Cela veut dire $7 par wagon.

M. HUGHES : Oui.

M. COCHRANE : Combien de milles?

M. HUGHES : De cinq à dix.

M. J. E. ARMSTRONG : Je souhaiterais de pouvoir en faire transporter à ce prix-là dans la province d'Ontario.

M. HUGHES : Les gens qui font ce commerce se servent de chevaux plutôt que du chemin de fer.

M. BRADBURY : Cela coûterait le double dans l'Ouest.

M. HUGHES : C'est au ministre des Chemins de fer que j'adresse mes observations. J'ai des lettres des commerçants les plus considérables de la province, me priant de bien vouloir appeler l'attention du Gouvernement sur cette question. MM. Carvell Frères, qui sont les marchands en gros les plus considérables de Charlottetown et qui sont, je crois, des partisans du présent ministère, m'ont écrit à ce sujet, comme aussi MM. Poole et Thomson, de Montague, qui font un grand commerce de denrées. Dans la lettre que j'ai reçue de cette maison, voici, entre autres choses, ce que l'on me dit:

> Outre ce qui précède, nous apprenons que les prix du transport des marchandises sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ont été généralement accrus, sauf pour la vase coquillière. Quant au bois à brûler, au bois de charpente, à la houille, aux foins et paille, à la chaux, pierre à chaux, ciment, brique, sable, gravier, pierre, bestiaux, engrais, etc., les prix sont à peu près inabordables, et il en résultera certainement pour la ligne une diminution de trafic, de même qu'une entrave au commerce de la contrée.

Voilà un état de choses qui mérite l'attention. Je m'étonne que le Gouvernement n'ait pas davantage tenu compte des représentations que lui ont faites ses partisans dans cette Chambre, et les habitants de l'île du Prince-Edouard venus ici tout exprès en délégation. Le premier ministre se souvient d'avoir, peu de temps avant la dernière élection fédérale, visité l'île du Prince-Edouard, où il a tenu des assemblées fort nombreuses. Une de ces assemblées a été tenue à Souris, la ville où je demeure, et, comme il faisait beau, ça été en plein air que l'on a parlé. Une foule considérable de cultivateurs et autres s'y étaient rendus. Le premier ministre a parlé des difficultés contre lesquelles les habitants de la province avaient à lutter dans le cas du transport de leurs produits. Il a déclaré que, s'il arrivait au pouvoir, un des premiers soins du Gouvernement serait de réformer cet abus. Loin d'avoir opéré la réforme promise, on a augmenté les prix. C'est ce qui fait que je m'adresse plus particulièrement au premier ministre. Je suis sûr qu'il a fait cette déclaration et qu'il a pris cet engagement de bonne foi. Je suis sûr, en outre, que ceux qui étaient là pour l'entendre ont pensé qu'il était de bonne foi. Et pourtant, nous voyons ce qui en est résulté. Un semblable résultat ne doit pas être le vœu du premier ministre, et j'aimerais à savoir de lui si nous pouvons nous attendre à un redressement du tort qui nous est fait et quelles mesures le Gouvernement va prendre.

Je désirerais de plus appeler l'attention du ministre des Chemins de fer sur le renvoi l'automne dernier, dans la semaine de Noël, je crois, d'environ un tiers des hommes d'équipe, renvoi momentané, à ce que l'on me dit. Sur chaque section de la voie l'on a renvoyé au moins un de ceux qui étaient là à titre permanent. A l'entrée de l'hiver, c'était agir bien cruellement. Le salaire de ces hommes est à peine suffisant pour les faire vivre, eux et leurs familles, et le Gouvernement ne laisse pas de les mettre sur le pavé pour toute la saison. A pareille époque, impossible de se procurer de l'ouvrage nulle part ailleurs. D'après ce que je sais du ministre des Chemins de fer, je ne crois pas qu'il approuve une telle conduite; mais c'est là néanmoins ce qu'ont fait ses agents.

L'homme responsable est sans doute le gérant général, à qui l'on paye un salaire de prince; vingt mille dollars par année, si je ne me trompe. Dans la position qu'il occupe, cet homme n'a pas à s'émouvoir des besoins de ceux qui gagnent tout juste de quoi vivre, c'est-à-dire des salaires de $1.50 à $1.70 par jour. Eh quoi! Si vous aviez un cheval qui vous aurait tout l'été fidèlement servi vous ne le jetteriez pas dehors à l'entrée de l'hiver et ne le laisseriez pas mourir de faim et de froid. Cela pourrait vous valoir la prison à la demande de la société protectrice des animaux. Je ne crois pas, je le répète, que le ministre des Chemins de fer voulût lui-même agir de la sorte; mais, comme chef du Gouvernement, il a à répondre de cette conduite, et je le prierais de bien vouloir me dire quelles dispositions il va prendre pour venir en aide à ces pauvres diables. L'affaire a pris une tournure tellement grave que les hommes d'équipe se sont consultés, et ceux qui avaient gardé leur emploi ont consenti à ne travailler que toutes les deux semaines afin de partager leur salaire avec les hommes laissés sans ouvrage. Ils savaient que leurs camarades seraient dans l'impossibilité de subvenir aux besoins de leurs familles durant l'hiver. C'est là un très sérieux état de choses. Faut-il penser que le ministre va prendre des mesures pour faire revenir ces hommes et empêcher qu'à l'avenir de tels ordres ne puissent être émis? Son bon naturel l'engagerait, j'en suis persuadé, à agir dans ce sens.

Je souhaiterais savoir de lui en même temps si nous pouvons espérer une diminution des prix de transport qui, sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, sont excessifs et auxquels on n'avait certainement pas lieu de s'attendre. Je suis sûr que, si lors de sa visite à l'île du Prince-Edouard, avant la dernière élection générale, le premier ministre avait annoncé, pour le cas où son parti arriverait au pouvoir, une telle élévation des prix de transport sur cette ligne, il n'aurait obtenu en vérité que bien peu de suffrages dans cette province.

J'espère que le ministre voudra bien me donner une réponse à ces diverses questions.

M. COCHRANE: Quant aux prix de transport des marchandises, l'augmentation a de même eu lieu sur la voie de l'Intercolonial. Je dois dire cependant que, dès avant mon entrée en fonctions et depuis longtemps déjà, il y a eu continuellement déficit dans le bilan du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et ce déficit est encore d'à peu près $100,000 par année.

M. EMMERSON: Et il en sera toujours ainsi.

M. COCHRANE: Je le suppose bien.

M. EMMERSON: Les nécessités même du service rendent la chose inévitable.

M. COCHRANE: L'honorable député (M. Hughes) a omis de dire que, depuis notre arrivée au pouvoir, nous avions augmenté d'environ 25 p. 100 les appointements du personnel. Il ne faut pas oublier non plus que le prix des matériaux de toutes sortes a augmenté, et le service coûte, par conséquent, beaucoup plus aujourd'hui qu'il y a quelques années. Ordre a été donné aux agents à Moncton, il y a six mois, de rechercher les causes de toute injustice dont quelqu'un pourrait se plaindre. D'après les déclarations dont l'honorable député nous a fait part, il en coûterait $7 par wagon pour le transport du bois sur une distance de 5 milles. A cela, je répondrai qu'à ce prix le transport du bois est moindre que celui auquel cela se peut faire partout ailleurs au Canada. Je suis sûr que ce n'est pas le prix ordinaire.

Pour ce qui est des hommes d'équipe mis hors d'emploi, je sais que cela est dur; mais tous les autres chemins de fer agissent ainsi, et je ne vois pas pourquoi dans le cas d'un chemin de fer de l'Etat il en serait différemment. Si nous voulons de la nationalisation des services publics, il nous faut mener les affaires commes elles se mènent d'habitude.

M. HUGHES: En ce cas, inutile d'espérer un soulagement?

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Administration centrale.—Bureau du secrétaire du Gouverneur général—Traitement du personnel, y compris ceux de A. F. Sladen, de $3,000—$24,725.

M. CRUISE: Quelle est cette disposition particulière?

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): C'est une disposition conforme à ce qui a été suivi depuis un bon nombre d'années dans le cas du bureau du secrétaire du Gouverneur général.

M. EMMERSON: Comment cela se produit-il?

M. BORDEN: Je ne saurais pour le moment renseigner l'honorable député sur l'origine de la chose.

M. EMMERSON: Est-ce le crédit usuel, ou bien un crédit d'exception?

M. BORDEN: Le crédit est usuel en ce sens qu'il a été ainsi voté depuis nombre d'années.

Administration centrale.—Bureau du Conseil privé—Dépenses casuelles, $8,400.

M. MURPHY: Il y a ici augmentation de $1,000.

M. BORDEN: Il y a eu un nombre extraordinaire d'appels de la commission des chemins de fer au conseil privé et il a fallu dans certains cas, je crois, employer des sténographes pour prendre note des plaidoieries. Autant que je me souviens, c'est là la cause de l'augmentation.

Administration centrale.—Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, $19,675.

M. A. K. MACLEAN: A quelle charge M. Hamilton a-t-il été nommé?

M. BORDEN: A la charge de contrôleur adjoint.

M. MACLEAN: Est-ce que dans ce bureau la besogne requiert tout le temps de M. Hamilton?

M. BORDEN: Pour autant que je sache, oui.

M. OLIVER: Est-ce là une charge nouvelle?

M. BORDEN: Non, ce n'est pas une charge nouvelle.

M. PROULX: M. Hamilton est-il dans la subdivision A de la première division?

M. BORDEN: Oui, la première division.

M. EMMERSON: Est-il nommé sous le régime de la loi du service civil?

M. BORDEN: Oui.

Sir WILFRID LAURIER: Est-ce de l'avancement qui a été donné à ce fonctionnaire?

M. BORDEN: Non, M. Hamilton n'était pas jusque-là dans le personnel.

M. McCRANEY: Qui était là avant lui?

M. BORDEN: Du temps que M. le colonel White était le contrôleur de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, le contrôleur adjoint était M. Fortescue, qui est présentement contrôleur. Lors de la retraite de M. White, M. Fortescue est devenu contrôleur, et M. Hamilton a été nommé contrôleur adjoint.

M. A. K. MACLEAN: M. Hamilton a-t-il commencé à remplir ses fonctions?

[M. Emmerson.]

M. BORDEN: On me dit que oui; le décret du conseil a été, je crois, rendu; mais je ne suis pas absolument sûr.

M. NEELY: Ayant été nommé sous l'empire de la loi du service civil, il a, je présume, subi l'examen ordinaire.

M. BORDEN: Il a satisfait aux dispositions de la loi du service civil telles qu'on les a comprises depuis plusieurs années et telles que les a interprétées le ministère de la Justice, aussi bien sous l'ancien que sous le présent Gouvernement.

M. MURPHY: C'est-à-dire qu'il a été nommé sous le régime de l'article 21, en vertu duquel il n'y a pas lieu à un examen.

M. BORDEN: Il a été nommé à titre d'adjoint au sous-ministre. Mais si je me souviens bien, il a été décidé que l'adjoint d'un sous-ministre pourra être nommé de la même manière qu'un sous-ministre. Je crois qu'il se peut fournir plusieurs exemples de cette manière de faire.

M. SINCLAIR: Quel est le traitement de M. Hamilton?

M. BORDEN: $2,800.

M. PROULX: Est-il vrai que l'administration ne peut pas obtenir au Canada, pour la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, des hommes en nombre suffisant, et qu'il lui faut s'adresser en Angleterre?

M. BORDEN: J'aurai sur ce point des renseignements complets quand viendront les crédits relatifs à la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest dans le budget général. A ne parler que de mémoire, c'est dans les Iles-Britanniques que le recrutement s'est effectué presque entièrement.

Sir WILFRID LAURIER: Quand on le veut, il est toujours facile d'obtenir des recrues.

M. BORDEN: Je ne crois pas que depuis quelques années ce recrutement au Canada ait été facile.

Sir WILFRID LAURIER: Nous avons toujours pu trouver au Canada le nombre d'hommes qu'il fallait. Je suis heureux que tant de bons sujets nous soient venus des Iles-Britanniques.

M. BORDEN: Est-ce que mon honorable ami n'a pas été lui-même en chercher dans les Iles-Britanniques?

Sir WILFRID LAURIER: Peut-être, et je n'ai pas dit non.

M. BORDEN: Je ne dis pas oui, mais c'est ce que je crois.

Sir WILFRID LAURIER: Il semble toutefois que nous puissions obtenir de bon officiers sans sortir du Canada.

Administration centrale.—Bureau du Haut-Commissaires à Londres, $45,955.

M. GRAHAM: Il se fait dans les journaux de nombreuses conjectures relativement à qui remplira la charge de haut commissaire, et nous sommes dans l'incertitude sur ce point. Est-ce que le premier ministre ne pourrait pas nous renseigner là-dessus?

M. BORDEN: En dehors des journaux, je ne pense pas que personne puisse informer notre très honorable collègue à cet égard.

M. GRAHAM: Qui a charge du bureau en attendant?

M. BORDEN: Le secrétaire.

M. OLIVER: Est-ce l'intention du cabinet de laisser bien longtemps cette charge vacante?

M. BORDEN: Le Gouvernement est naturellement disposé à pourvoir d'un titutaire une charge de cette importance dès que cela se pourra faire convenablement.

M. A. K. MACLEAN: Est-ce que le premier ministre a eu des demandes pour l'emploi?

M. BORDEN: Pas une seule jusqu'ici.

M. MURPHY: Le Gouvernement a-t-il quelque intention de changer la situation du bureau à Londres? Est-ce que l'on a donné quelque attention à l'achat d'un emplacement quelque part sur le Strand, achat auquel, nous a-t-on dit, était fort opposé feu lord Strathcona?

M. BORDEN: Mon honorable ami fait-il allusion au projet relatif à la propriété Aldwych?

M. MURPHY: Je crois, en effet, que c'est là le nom de la propriété.

M. BORDEN: Le Gouvernement n'a encore rien décidé quant à l'acquisition d'un terrain à Londres, si ce n'est de ne faire aucune démarche sans y avoir mûrement réfléchi. Certains pourparlers ont eu lieu relativement à ce que l'on appelle l'hôpital Westminster; mais ces pourparlers n'ont pas eu de suite, et il n'existe aucune entente relative à quelque autre emplacement.

M. GRAHAM: Notre ci-devant gouverneur général s'est beaucoup intéressé à un des projets, et les raisons qu'il a fait valoir m'ont quelque peu frappé. Le Gouvernement a-t-il à cet égard des lettres qu'il pourrait déposer sur le bureau?

M. BORDEN: Je penserai à ce que dit là mon honorable ami, et je verrai s'il existe des lettres dont il puisse être opportun de donner communication à la Chambre. Quoi qu'il en soit, je me ferai un plaisir de donner à mon honorable ami ou à tout autre député de la gauche accès à toute correspondance qui peut avoir eu lieu.

M. EMMERSON: Le ci-devant Gouverneur général lord Grey est, si je ne me trompe, en faveur de l'érection d'un bâtiment que les représentants des colonies autonomes occuperaient en commun. Est-ce que l'on attend pour agir d'avoir vidé cette question?

M. BORDEN: Je ne sache point qu'il faille absolument décider cette question, sauf en tant qu'elle le pourra être par le choix de quelque autre emplacement. Comme je l'ai dit tantôt, le Gouvernement a interrompu les négociations relatives à l'achat d'un emplacement quelconque.

Bien qu'on ait fait des représentations au Gouvernement à certains députés de droite et de gauche, touchant les avantages du projet dont il a été question, le Gouvernement n'a pris aucune initiative à cet égard. S'il est adopté quelque décision, nous mettrons la Chambre au courant de la situation cette session-ci, et cela a aussi bref délai que possible.

M. OLIVER: J'enfreins peut-être le règlement en soulevant pareille question; mais il est parfaitement connu que le haut commissaire s'est acquitté de ses fonctions avec grand honneur pour lui-même et pour le Canada, et il n'y a réussi, que parce qu'il avait une grosse fortune personnelle. Aujourd'hui que le Gouvernement est obligé de lui donner un successeur, la question de la fortune personnelle de ce titulaire peut venir en discussion? S'il m'est permis de poser pareille question, je désirerais savoir si on a décidé de relever le chiffre du traitement accordé au haut commissaire; ou en d'autres termes, si on pense que cette rémunération devrait être assez élevée pour permettre à un homme sans fortune personnelle de remplir cette charge; ou bien encore, si on a décidé de laisser le traitement au chiffre actuel, de sorte que ce poste ne puisse être confié qu'à un homme possédant une grosse fortune personnelle.

M. BORDEN: La question posée par l'honorable député est fort légitime et cette affaire s'impose aux préoccupations du Gouvernement. La question n'a pas en-

core été discutée officiellement, bien que parmi les membres du cabinet comme parmi les députés, on sache que le chiffre du traitement devra être rélevé, à moins que ce poste ne soit confié à un homme possédant une grosse fortune personnelle. Il faudra mettre la question à l'étude, vu la vacance créée par la mort du regretté lord Strathcona.

M. GRAHAM: Une dépêche parue dans presque tous les organes ministériels affirme que, peu avant sa mort, lord Strathcona avait suggéré le choix de l'honorable Adam Beck comme son successeur. Le Gouvernement est-il au courant de la chose?

M. BORDEN: Je ne sache pas que lord Strathcona ait suggéré pareil choix au Gouvernement.

M. GRAHAM: Il va sans dire que le Gouvernement n'accepterait pas mon avis.

M. BORDEN: Je ne saurais trop dire.

M. GRAHAM: Cette dépêche est peut-être exacte. Le regretté lord Strathcona a exercé sa charge avec grand honneur pour lui et pour tous les intéressés et il serait presque impossible de lui trouver un successeur réunissant toutes ses qualités. Aujourd'hui le Canada est en voie d'atteindre un rang de plus en plus élevé dans le concert des nations; jamais encore nos intérêts commerciaux n'ont atteint pareille importance et ils prennent un essor fort rapide. Sans viser de personnage quelconque, je suis d'avis que le Gouvernement serait bien inspiré en choisissant pour ce poste un titulaire parfaitement au courant des affaires du Canada. Ce serait une grave erreur de confier cet emploi à un homme qui ne serait parfaitement au courant des choses du Canada, en ne tenant compte que de ses états de service ou en s'inspirant de quelque autre considération. Les intérêts en jeu sont trop importants pour qu'on les traite comme quantité négligeable, et le Gouvernement serait bien inspiré en confiant ce poste à un titulaire possédant les qualités que j'ai dites. A tout évènement, il ne faudrait pas songer à appeler à ce poste un homme qui ne serait pas parfaitement au courant des affaires du pays. Un titulaire comme celui que j'ai mentionné rendrait de précieux services à l'empire et au Canada.

M. BORDEN: Pages 30 et 31 figurent plusieurs crédits affectés à la commission de conservation et à la commission du service civil.

[M. Borden.]

M. GRAHAM: Le premier ministre pourrait-il désigner le personnel de la commission de conservation des ressources naturelles?

M. BORDEN: Si l'honorable député désire obtenir ce renseignement, je demanderai au comité de ne pas aborder l'étude de l'item.

M. A. K. MACLEAN: Le Gouvernement est-il convaincu de la légitimité du rapide accroissement des frais d'administration de cette commission? On pourrait peut-être se demander s'il était bien légitime de donner tant de latitude à cette commission pour une foule d'objets auxquels elle est censée s'intéresser. Ainsi, l'autre jour, elle a publié une étude sur l'ostréiculture. Les expériences faites à ce sujet et la publication de ce volume ont dû entraîner une forte dépense. En même temps le ministère de la Marine et des Pêcheries a naturellement pour mission spéciale l'administration des pêcheries, et depuis quelques années, je le sais, il a consacré beaucoup de temps et d'argent à l'ostréiculture. Voilà un exemple de chevauchement dans l'œuvre de la commission de conservation et celle d'un des ministères et il existe d'autres exemples de ces ruineuses superfétations. Je n'ai guère étudié la question, mais le Gouvernement, il me semble, pourrait utilement rechercher si la commission de conservation empiète sur les fonctions d'un des ministères de l'Etat. En outre, il conviendrait de se demander si, somme toute, les services rendus au pays par la commission en question justifient les frais qu'ils entraînent ou si ces mêmes fonctions ne pourraient pas être aussi bien exercées par quelque autre département ministériel. Sans doute la commission a rendu service à l'Etat, et maintenant que sa croisade est terminée, cette œuvre pourrait être confiée à quelque autre département qui s'en acquitterait mieux que la commission.

M. BORDEN: Avant d'aborder cette discussion, je préférerais être mieux documenté que je ne le suis en ce moment. La session dernière ou la session précédente, on a soulevé quelque objection au sujet de cet article du budget dans cette circonstance, je me procurai des renseignements circonstanciés sur l'œuvre accomplie par la commission, et ces renseignements figurent au compte rendu des débats. A cette occasion, le député de Beauce (M. Béland) qui figure parmi les membres de la commission de conservation et qui est parfaitement au courant de son œuvre, prononça un discours fort documenté auquel le co-

mité prêta une religieuse attention. J'ai approuvé la création de cette commission de conservation et prêté mon appui à la mesure législative qui lui donna sa constitution, et cela dans la conviction qu'elle rendrait de grands services au pays, et rien ne m'autorise à modifier la conviction que je me suis formée à cette époque. Il est possible qu'il existe quelque chevauchement ou empiètement sur l'œuvre d'autres ministères; c'est chose qu'il importe d'éviter autant que possible et je ferai observer au député d'Halifax (M. A. K. Maclean) que pareil croisement d'attributions se produit quelquefois entre différents ministères de l'Etat. Par conséquent, le transfert de l'œuvre de cette commission à un département de l'Etat n'obvierait nullement à la superfétation dont il se plaint. Si l'honorable député veut bien consentir à ce que l'article soit réservé, je lui donnerai tous les renseignements voulus au sujet de cette œuvre.

Sir WILFRID LAURIER: La commission de conservation fut créée il y a quatre ans, à l'instar de celle constituée aux Etats-Unis, et tout jusqu'ici nous autorise à croire que l'œuvre accomplie ici a été des plus fertiles en bons résultats. Cette œuvre a pris de multiples orientations; mais l'œuvre réalisée dans le domaine forestier, pour sauver la forêt, ne saurait être trop admirée. L'année dernière, du moins dans la région de l'Ontario et en certaines régions de la province de Québec, on a constaté moins d'incendies que les années précédentes, résultat dû dans une large mesure aux efforts déployés par la commission. La commission n'eût-elle rien fait davantage, elle aurait pleinement justifié sa raison d'être. Le président de la commission, l'honorable Clifford Sifton, est un homme de hautes capacités et on ne saurait trouver de titulaire doué de plus éminentes aptitudes pour cette tâche. Je ne puis me prononcer ici sur les autres travaux accomplis par la commission, tels que la lutte contre la tuberculose; mais quant à la conservation du domaine forestier, je ne saurais assez vivement louer l'œuvre accomplie par la commission pour défendre et sauver nos forêts. Cette croisade de la forêt est à l'heure actuelle une question nationale au premier chef, surtout dans les régions sud de l'Ontario et de Québec, et la commission, se fût-elle bornée à inculquer à nos populations l'importance de protéger et de sauver les forêts, elle aurait bien mérité de la patrie. Je n'ai jeté qu'un rapide coup d'œil sur le budget, mais je n'y vois pas figurer de crédit affecté à un congrès forestier. Périodiquement des associations forestières ont tenu leurs assises en Colombie-Anglaise et dans la province de Québec. Aussi bien, en faisant un vibrant appel à nos populations et en insistant sur la nécessité de défendre et de sauver la forêt, ont-elles pleinement justifié la minime dépense entraînée. Je suggérerais donc au premier ministre d'inscrire au prochain budget un crédit consacré à un congrès forestier.

M. BORDEN: Je me rallie cordialement aux vues exprimées par le chef de l'opposition sur l'œuvre réalisée par la commission de conservation, dans les efforts tentés pour prévenir les incendies de la forêt. Différentes circonstances m'ont permis de me tenir au courant de l'œuvre de la commission à cet égard, et je n'exagère nullement en affirmant que les pertes qu'elle a réussi à empêcher, et les économies qu'elle a fait réaliser à la richesse matérielle du pays, compensent au delà du centuple tous les frais effectués. Quant à la proposition formulée par le chef de l'opposition tendant à l'affectation d'un crédit à un congrès forestier, je serai bien aise de la prendre en considération.

Sir WILFRID LAURIER : Si je ne me trompe, il y a deux ans, un congrès forestier a tenu ses assises en Colombie-Anglaise.

M. BORDEN : Non, pas ici.

M. A. K. MACLEAN : Ce congrès forestier était l'œuvre d'une association, l'Etat n'en a pas pris l'initiative.

M. BORDEN : J'étudierai la question et tiendrai compte de l'avis exprimé par le chef de l'opposition.

M. GRAHAM : Qu'on me permette de donner un exemple de l'œuvre utile accomplie par cette commission qui, dans cette circonstance, rendit au moins service à un département de l'Etat. Il est possible qu'il y ait chevauchement dans ces services et qu'ils empiètent l'un sur l'autre, mais j'en suis convaincu ce ne serait être au détriment du public. Quand la question de la protection du domaine forestier sur le parcours des voies ferrées vint sur le tapis, les compagnies de chemins de fer soulevèrent force objections contre le projet de loi qui faisait alors l'objet des discussions des députés. Comme il s'agissait d'un grief fort sérieux, je convoquai en conférence un ou deux personnages s'intéressant à la protection de la forêt à titre de simples citoyens, deux représentants des compagnies de chemins de fer et deux représentants de

la commission dite de conservation, le président compris et un autre personnage; puis, avant de se séparer, ils me remirent un avant-projet d'article portant modification de la loi des chemins de fer. Cet amendement rallia les suffrages des compagnies de chemins de fer et des marchands de bois; il figure aujourd'hui dans la loi des chemins de fer et cela au grand bénéfice du pays, me dit-on. N'eût été le concours apporté par la commission de conservation, il est fort probable que cette conférence aurait abouti à l'avortement. Je serais bien aise qu'on nous désignât les fonctionnaires et cela pour certaines raisons que je discuterai plus tard; mais je dois ajouter que j'approuve hautement l'œuvre de la commission. Si les commissaires ne sont pas infaillibles, et commettent parfois des erreurs, ils sont en bonne compagnie, puisque je connais certains gouvernements qui tombent dans les mêmes errements.

M. BORDEN: Ce sont les gouvernements précédents.

(L'article est réservé.)

M. MURPHY: Avant que la Chambre passe à l'étude d'un autre item, le premier ministre me permettra bien de lui poser une question. Au cas des négociations intervenues entre le gouvernement et la municipalité d'Ottawa au sujet des sources d'alimentation d'eau pure pour la ville, le premier ministre a-t-il bénéficié de l'avis ou de la coopération de la commission dite de conservation? Si je pose la question, c'est que la commission a fait enquête sur l'épidemie de fièvre typhoïde et autres épidémies, peut-être. Comme elle s'est livrée à des enquêtes approfondies et a publié un ou deux rapports, il me semble que les fonctionnaires de la commission doivent posséder à cet égard de précieuses lumières que le Gouvernement pourrait avantageusement utiliser, avant de conclure quelque arrangement relativement à la distribution d'eau à boire.

M. BORDEN: La réponse apportée par le Gouvernement à la demande formulée par la municipalité d'Ottawa comportait comme première condition une abondante source d'alimentation d'eau de boisson bien pure. Jusqu'ici la municipalité n'a pas encore réussi à venir nous déclarer qu'elle est en mesure de s'arrêter à un projet bien défini. Dès qu'elle pourra nous donner la certitude qu'elle est en mesure d'adopter définitivement un projet, nous utiliserons les services et les lumières des fonctionnaires techniques de la commission de conservation, et toute autre aide technique, afin d'avoir la certitude que le Gouvernement ne consacre pas à pure perte les deniers publics à une alimentation d'eau potable impure, ou défectueuse. Jusqu'aujourd'hui, nous n'avons pas encore été appelés à demander l'aide du personnel de la commission à cet égard.

Commission du Service civil—Traitement des commissaires, $15,000.

M. MURPHY: C'est là un service qui relève de la juridiction de mon honorable ami, le secrétaire d'Etat. Il n'est pas à son fauteuil pour le moment et nous aurions besoin de certains renseignements qui manquent peut-être au premier ministre.

M. BORDEN: En effet.

(L'article est réservé.)

Administration centrale.—Département du Commerc et de l'Industrie, $103,237.50.

M. OLIVER: Comment s'explique cette majoration de crédits au regard du dernier budget?

L'hon. GEORGE E. FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): De façon générale, il ne figure au budget que les augmentations prévues législativement. Pour en venir aux détails, il figure ici un relèvement de crédit dans la première classe, subdivision A et deux dans la même classe, subdivision B, soit une totalité de trois augmentations. Voilà pour le département du Commerce et de l'Industrie proprement dit. Dans le service du recensement et de la statistique, il figure un crédit affecté à trois employés au minimum, pour la 3e classe, subdivision A, vu que d'après nos prévisions touchant le service de la statistique pour le prochain exercice, il faudra un personnel plus nombreux de sténographes et de commis.

Pour en revenir au ministère du Commerce et de l'Industrie, nous inscrivons au budget un crédit destiné à l'établissement d'un laboratoire de grains, se rattachant à l'œuvre des grains au ministère. Aux Etats-Unis, depuis quelques années, on s'est vivement préoccupé d'études d'un caractère plus scientifique sur les qualités des grains, le degré d'humidité qu'ils contiennent et les problèmes se rattachant à l'entreposage et au transport des grains, et cela dans le but de trouver une base scientifique sur laquelle s'appuieraient des conclusions plus sûres touchant l'administration du grain lui-même et ainsi que la valeur de sa répartition et de sa classification. C'est là une œuvre, à mon avis, qu'il importe d'entreprendre au

plus tôt au Canada où il existe aujourd'hui une si forte production de céréales, sans compter les ressources infinies de l'avenir pour l'accroissement de cette production. Nos récoltes de grain seront une des grandes ressources de l'avenir, et il importe que cette production s'effectue sur une base aussi scientifique que possible. Il faut, en outre, viser à acquérir de meilleures notions touchant l'administration et la répartition de ces récoltes, dans l'application de la loi des grains.

La commission dite des grains a étudié la question et après des recherches approfondies a formulé un rapport concluant à la création d'un laboratoire. Au début, nous avons l'intention de confier cette œuvre du laboratoire à deux chimistes, dont l'un sera le chef et le véritable chimiste agricole préposé à l'étude des grains, tandis que l'autre s'occupera de la valeur des grains au point de vue de la minoterie, de la boulangerie et des qualités requises pour la panification. Il est projeté d'établir ce laboratoire à Winnipeg et c'est surtout dans ce laboratoire que se feraient les essais. Il nous faudra certaines installations qu'on est à préparer en ce moment, puis un certain nombre d'instruments de laboratoire qui permettent aux chimistes de faire leurs recherches et leurs essais. A cet égard, à mesure que les travaux avanceront, il se fera des essais et des analyses de nature plus approfondie qui nécessiteront l'acquisition de nouveaux instruments de laboratoire permettant aux chimistes de se livrer à leurs recherches. Il est projeté de réaliser cette partie de l'œuvre en affiliation et en coopération avec les laboratoires soit de Montréal soit de Toronto se rattachant aux universités. Il s'agit surtout ici de certains essais de laboratoire de nature plus difficile et plus approfondie. Il en coûterait trop pour doter le laboratoire de Winnipeg de l'outillage voulu, permettant au chimiste de faire ses travaux.

Le bureau a été chargé d'aller aux renseignements au sujet des chimistes les plus aptes à ces fonctions et en définitive il a proposé M. Burchard, qui, après s'être distingué à l'université de Toronto, a depuis fait à Washington, aux bureaux de l'Etat, certains travaux se rattachant à cette œuvre-là même, ainsi qu'aux laboratoires de l'Etat, au même endroit. Je le répète, il a fourni une carrière distinguée et il semble doué d'éminentes aptitudes qui semblent le désigner d'avance à l'exercice de ces fonctions. Puis, pour en venir à l'autre aspect de la question qui, en un certains sens, est le côté le plus pratique de l'œuvre, il nous a fallu prendre les mesures voulues, et à la suite de fortes recherches, nous conçûmes l'espoir de pouvoir trouver un chimiste de l'Université du Minnesota qui a rempli ces fonctions pour ce dernier état; mais nos efforts échouèrent. Finalement, nous réussîmes à obtenir les services d'un homme qui s'est livré à ce genre de travaux, à titre de chimiste de l'Etat à Washington, et les autorités nous l'ont désigné comme un des meilleurs chimistes qu'il soit possible de trouver aux Etats-Unis pour ce genre de travaux.

Ces deux chimistes composeront le personnel, pour la partie scientifique. Un troisième employé, cumulant les charges de commis et de sténographe, s'acquittera du reste de la besogne, et un modeste outillage de laboratoire leur fournira les moyens voulus pour s'acquitter de leurs travaux. Le chimiste-chef est déjà à l'œuvre, et tout naturellement il dut tout d'abord se livrer à l'œuvre générale de l'application de la loi des grains. Or, tout bien considéré, il m'a semblé préférable de puiser dans le fonds général les deniers voulus pour l'œuvre des recherches et analyses, ce qui dégrèverait d'autant le fonds constitué par l'imposition des droits sur le grain soumis à l'inspection. J'ai donc inscrit ici cette dernière disposition et je prie le comité d'accorder l'autorisation voulue pour l'emploi de ces chimistes et de voter le crédit nécessaire, afin qu'au début de l'exercice cet item soit porté au compte du fonds consolidé.

M. DEVLIN: Est-il donc impossible de trouver au Canada des chimistes possédant les aptitudes voulues?

M. FOSTER: Cette œuvre exige des experts qui n'existent point au Canada, et au début, il faut demander ces experts là où ils ont l'entraînement et l'expérience. Nous n'avons pas pu trouver ces hommes au Canada, juste en ce moment. Mais notre chimiste est Canadien de naissance et d'éducation et sa famille vit au Canada.

M. DEVLIN: Mais l'autre?

M. FOSTER: Je ne crois pas qu'il soit préférable, dès le début, de prendre des hommes sans expérience et sans pratique, parce que nous voulons commencer de notre mieux.

M. DEVLIN: Je suis de cet avis.

M. McCRANEY: N'a-t-on pas fait des expériences à la ferme expérimentale d'Ottawa

au sujet des qualités du blé pour la mouture?

M. FOSTER: Des expériences de ce genre peuvent avoir été faites d'une façon très accidentelle. Ce que les fermes expérimentales cherchent surtout à se procurer, c'est une variété de grains qui aie de bonnes qualités comme semence et qui mûrisse aussi vite que possible.

M. DEVLIN: Les fonctions du commissaire du commerce sont-elles supérieures à celles du sous-ministre du département? Je vois qu'il a un traitement plus élevé que celui du sous-ministre.

M. FOSTER: Il arrive que l'on accorde à un fonctionnaire du service un traitement plus élevé qu'à un autre fonctionnaire qui, à certains égards, occupe un emploi comportant des devoirs plus nombreux et une plus grande responsabilité. Il n'y a qu'un seul sous-ministre dans le département. Le commissaire du commerce est un fonctionnaire qui a des connaissances spéciales et une expérience particulière. J'ai pu obtenir ses services avec l'autorisation du gouvernement anglais pour le but spécial que je désirais atteindre, et je lui ai donné le même traitement qu'il recevait du Colonial Office pour les travaux qu'il accomplissait comme commissaire anglais du commerce au Canada.

M. NESBITT: Qu'est-il censé faire?

M. FOSTER: Le commissaire du commerce, sous la direction du ministre, doit s'occuper spécialement des échanges commerciaux, de leur source, de leur destination et des procédés d'échange mutuel. J'ai placé sous sa direction personnelle nos commissariats commerciaux dans les différentes parties du monde et toutes nos transactions avec le service consulaire anglais quand elles se rapportent au commerce et à l'industrie. Je ne parlerai pas du travail qui a été fait précédemment dans le département, mais tout ministre qui a été chargé de diriger un département sait que l'occupation d'un sous-ministre doit s'étendre à tout ce qui se fait dans son département. Il doit être le directeur général de toutes les divisions et il n'est pas possible qu'un sous-ministre placé à la tête d'un vaste département, puisse connsacrer beaucoup de temps à un service particulier. J'ai jugé ce service d'une importance suffisante pour le mettre sous une direction générale ayant à sa tête un chef de division, afin d'obtenir de la forte somme d'argent que nous dépensons le bénéfice que nous sommes en droit d'en retirer. Je ne suis pas persuadé que nous retirions actuellement des commissariats commerciaux tous les avantages que nous pouvons en espérer, mais nous améliorons ce service. Un des meilleurs moyens de l'améliorer est de faire comprendre à ce service qu'il y a à sa tête un fonctionnaire spécialement chargé de voir à ce que le travail se fasse convenablement. J'ai envoyé le commissaire du commerce visiter tous les commissariats en Europe, en Chine et au Japon. J'ai eu la bonne fortune de pouvoir visiter ceux d'Australie et de Nouvelle-Zélande, de sorte que l'an dernier nous avons pu faire ce qui n'avait jamais été accompli auparavant, et ce qui est indispensable comme chacun l'admettra. Le changement a produit la meilleure influence et j'ai l'intention, chaque année, de mettre en communication un fonctionnaire du ministère avec les commissaires locaux du commerce, de façon à me rendre mieux compte du travail qui s'accomplit et de celui qui devrait se faire.

Une autre partie très importante du travail et qui, je crois, a été négligée dans le passé, c'est qu'après avoir pu nous procurer des renseignements importants au dehors, un grand nombre de ces renseignements n'ont pas pénétré au Canada dans des régions où ils pouvaient être utiles à ceux qui les auraient connus. Autre chose est de se procurer des renseignements et autre chose est de faire en sorte qu'ils soient convenablement et largement répandus. Le département a l'intention de faire connaître ces renseignements et de les répandre d'une façon plus large que dans le passé. Puis le fonctionnaire qui est à l'étranger pour y faire un bon travail, doit quelquefois se rafraîchir à la source même et je suis persuadé que, prenant une année dans l'autre, si nos commissaires à l'étranger venaient passer trois mois ou environ au Canada pour voir les personnes avec lesquelles ils ont échangé une nombreuse correspondance dans le cours de l'année, ce serait une bonne chose pour le service.

Sir WILFRID LAURIER: Ce ne sera pas une de ces commissions dont les rapports seront classés?

M. FOSTER: C'est très mal de faire cette observation en ce moment quand je parle sérieusement.

M. NESBITT: Suivant moi, la nomination d'un commissaire du commerce est une bonne idée comme est aussi celle de faire revenir les commissaires au Canada pour visiter les personnes qui font des opérations commerciales avec l'étranger. Je ne com-

prends pas pourtant comment le sous-ministre qui dirige le département tout entier peut avoir un traitement inférieur à celui d'un fonctionnaire qui est à la tête d'une division seulement du département. Je voudrais savoir comment le producteur de l'Ouest peut retirer un bénéfice du travail du chimiste des grains.

M. FOSTER : D'une façon générale, le producteur retirera le plus grand bénéfice proportionnellement, parce qu'il aura des notions plus complètes sur les articles qu'il produit.

M. NESBITT: Je parle du simple cultivateur.

M. FOSTER: Si ces fonctionnaires peuvent arriver à des données exactes et scientifiques relativement à l'humidité du grain, par exemple, et au rôle qu'elle joue dans l'emmagasinage et le transport et s'ils peuvent en fixer le degré aussi précis que possible, cela aura pour effet d'établir l'étalon type des conditions auxquelles le blé pourra être mis sur le marché, emmagasiné et transporté, et naturellement le producteur en retirera un profit.

M. NESBITT: Comment le ministre se propose-t-il de répandre ces renseignements?

M. FOSTER: Ils seront répandus partout au moyen de nos bulletins et des journaux. On pourrait peut-être dire en voyant le nombre des bulletins distribués chaque semaine, qu'ils n'atteignent qu'une petite proportion des personnes qui en ont besoin. Mais j'ai fait examiner la question d'une façon toute spéciale et je trouve que le bulletin est multiplié mille, peut-être dix mille fois par la reproduction dans les journaux des renseignements sérieux qu'il contient. J'essaye d'obtenir des commissaires du commerce qu'ils se rendent compte de ce qu'il y a de plus important à connaître pour notre population et de la faire entrer dans des rapports concis et lumineux. Ces rapports sont publiés dans les bulletins et quand on y trouve des questions aussi intéressantes, les journaux n'ont pas besoin d'être priés de les insérer dans leurs colonnes. Cela fait vraiment plaisir de voir le nombre d'extraits pris dans nos bulletins et publiés abondamment dans les journaux de tout le Canada.

M. DEVLIN: A propos d'agents commerciaux, M. Poindron, du bureau de Paris, a-t-il été remplacé? Il a disparu, j'ignore si c'est par mort ou par démission, et je crois qu'il n'y a plus d'agent commercial là-bas. Suis-je bien renseigné?

M. FOSTER: Non, mon honorable ami n'est pas bien renseigné s'il dit que nous n'avons pas de commissaire du commerce à Paris. Quand j'ai pris la direction du ministère, il y avait là-bas un double service avec deux chefs. A la tête de l'un se trouvait un commissaire et à la tête de l'autre, M. Poindron. Il a été possible de supprimer une des divisions et le commissaire du commerce à Paris est actuellement M. Roy. M. Roy ne représente pas le Canada comme agent diplomatique ou commercial. Il est chargé du commisariat commercial et il s'occupe de ce travail. Je ne serais ni juste ni exact, si je disais que nous n'avons pas de commissaire du commerce à Paris. Les affaires du commisariat sont expédiées par M. Roy; beaucoup plus régulièrement que lorsque j'ai pris la direction du département.

M. DEVLIN: Je sais que M. Roy est des plus compétents pour ce travail et je sais qu'il a donné grande satisfaction au Canada. Mais je ne croyais pas qu'il soit possible que le commissaire général du Canada en France puisse être un agent commercial, quand nous avons dans d'autres pays plusieurs agents commerciaux. C'est pourquoi j'ai posé la question.

M. FOSTER: Il n'y a pas plus d'agent commercial distinct en France qu'il n'y en a dans d'autres pays. M. Roy fait à Paris ce que fait l'agent commercial en Australie. Il est commissaire et représente le Canada. Toutes les questions relatives au commerce lui sont adressées et les réponses qu'il peut donner sont envoyées de ses bureaux. Il se met aussi en communication avec ceux qui désirent se renseigner et il s'adresse à nous pour tous les renseignements qu'il ne possède pas. Toute la procédure administrative qui concerne le commissariat commercial fonctionne d'une façon complète entre le ministère, M. Roy et les personnes qui ont besoin de renseignements en France.

M. CLARK: Et le ministre peut-il parfaitement prétendre qu'il a fait une économie nécessaire?

M. FOSTER: Je n'ai pas cru qu'il était nécessaire d'avoir deux personnes faisant le même travail et se querellant entre elles dans l'accomplissement de ce travail.

M. McCRANEY: Le ministre a parlé de la diffusion des renseignements recueillis par son département. Il a d'abord mentionné le bulletin. Peut-il nous dire par quels moyens, à quelles personnes ou à quelles associations ces bulletins sont envoyés? Dans ma ville de Saskatoon, je n'ai jamais vu le

bulletin, sauf celui que je reçois comme membre du Parlement. Il se peut que la chambre de commerce le reçoive, ainsi que la bibliothèque de l'université, la bibliothèque publique et d'autres. Si elles ne le reçoivent pas, je conseillerais de l'envoyer à ces institutions qui sont très populaires. Peut-être que l'honorable ministre voudra bien me dire quelle est la règle suivie à cet égard.

M. FOSTER: Ce que nous devons bien éviter, c'est l'envoi des bulletins à des personnes qui ne les regardent que comme des matériaux bons à jeter au panier. Nous voulons que le bulletin atteigne ceux qui en ont réellement besoin. Aussi nous avons dû faire de nombreux tris à ce sujet. Toutes les chambres de commerce reçoivent le bulletin et on leur a fait savoir que si un membre de la Chambre ou un commerçant quelconque désirait qu'on lui envoie le bulletin régulièrement, il n'avait qu'à donner son nom. Nous avons fait aussi de nombreuses annonces pour informer les citoyens qu'ils devraient nous dire ceux qui désirent recevoir le bulletin. Quand nous l'expédions à ces gens-là, nous avons toutes les raisons de croire qu'ils l'utilisent et en profitent. Non seulement les chambres de commerce, mais les associations et les institutions publiques de tout genre qui se rattachent au commerce sont informés que nous essayons de faire parvenir le bulletin à ceux qui désirent le lire et en faire une collection comme moyen de renseignements. Je ne devrais peut-être pas exprimer mon opinion, mais je crois avoir le droit de dire que quiconque lira chaque semaine ce bulletin, le trouvera très utile et reconnaîtra qu'il mérite d'être gardé pour y faire des recherches au besoin.

L'an dernier, M. Poussette, notre agent de commerce dans l'Amérique du Sud, et qui est un homme très compétent, a fait, d'après mes instructions, une tournée dans l'Amérique du Sud, visitant chaque pays et les sièges du gouvernement, prenant des renseignements sur les conditions commerciales, les ressources et les possibilités d'échanges mutuels de produits entre ces pays et le Canada. M. Poussette a groupé les résultats de ses recherches dans des rapports qui ont été insérés au bulletin et je crois que quiconque a eu le plaisir de les lire a apprécié la valeur des renseignements donnés.

M. MURPHY: On a annoncé au commencement de l'année dernière que mon honorable ami développait les opérations de son département en ouvrant une agence ou des agences dans l'Afrique du Sud. Sont-elles placées sous la haute direction du commissaire du commerce et quel résultat a été obtenu?

M. FOSTER: Oui, ces agences relèvent du commissaire du commerce. Notre ancien commissaire du commerce dans l'Afrique du Sud a quitté le service, et j'ai transféré à cet emploi un de nos plus compétents agents du commerce en Angleterre, M. Egan, qui est, je crois, originaire de Montréal. Il a pris la direction de nos intérêts dans l'Afrique du Sud, et je dois ajouter qu'il remplit sa mission avec beaucoup d'énergie. Son bureau principal est au Cap. Je l'ai chargé de faire une tournée dans l'Afrique du Sud et nous établissons en cinq ou six localités un correspondant qui est dans chaque cas un citoyen de la localité, travaillant sous les ordres du commissaire, répondant à toutes les demandes de renseignements et tenant le commissaire au courant d'une façon générale des besoins du commerce dans ces localités. Ces agents contribuent à procurer les renseignements que M. Egan doit lui-même recueillir et qui font l'objet de ses rapports au département. Je crois que c'est un bon système et il fonctionne bien. Une ou deux fois par an, M. Egan fait une tournée dans le pays et se consulte avec les correspondants. Ceux-ci travaillent pour un salaire modique, parce qu'ils ne consacrent pas tout leur temps à ces travaux, mais grâce à un choix judicieux fait dans la localité, on peut généralement trouver un agent capable de faire le travail parce qu'il a une tendance et un goût pour ce genre d'ouvrage; c'est aussi une position honoraire et, enfin, l'agent peut par son travail rendre service aux deux pays. Le développement du commerce avec l'Afrique du Sud a été très satisfaisant durant l'année dernière, en ce qui touche à nos exportations.

M. OLIVER: Quelle sera la dépense totale de l'installation du laboratoire de chimie à Winipeg?

M. FOSTER: L'installation du laboratoire de chimie ne se fera pas dans un palais et elle ne sera pas très coûteuse. Nous avons deux chambres qui devront avoir une plomberie spéciale et contenir le matériel nécessaire au laboratoire. Il faudra compter le coût de l'installation et du loyer, les services d'un secrétaire-sténogra-

pre—un employé sera nécessaire pour faire ce travail—et les autres dépenses monteront à environ $6,000 ou $7,000 par an.

M. NESBITT: Y compris les traitements?

M. FOSTER: Oui. Du moment que nous avons décidé que ce travail méritait d'être entrepris, nous devons le rendre effectif, même si cela coûte un peu plus cher et, assurément, l'importance du commerce des grains est suffisant pour nous justifier de faire aussi bien chez nous, si nous le pouvons, que dans les autres pays.

M. OLIVER : Le matériel est-il très coûteux?

M. FOSTER : Non. Je ne voudrais pas fixer un prix, mais il faudra $2,500 ou $3,000 pour monter le laboratoire, y compris le moulin pour les expériences.

M. SINCLAIR: Les représentants commerciaux font-ils un travail pratique pour mettre les gens en rapport avec les hommes d'affaires du pays? Je sais que les agents commerciaux des Etats-Unis dans les pays étrangers réussissent souvent à faire obtenir des commandes aux hommes d'affaires des Etats-Unis en leur disant ce qu'on demande dans les endroits où ils se trouvent. Par exemple, si un chemin de fer se construit en Australie, votre agent commercial, s'il apprend qu'on a besoin de 2,000 tonnes de rails d'acier, s'efforcera-t-il de mettre les entrepreneurs en rapport avec les métallurgistes au Canada? Font-ils un travail pratique de cette nature ou recueillent-ils simplement des renseignements qu'ils envoient au département sous la forme d'un bulletin?

M. FOSTER: Ils sont supposés avoir l'œil ouvert pour qu'aucune transaction de ce genre n'échappe à leur attention. Leurs devoirs ne consistent pas seulement à rester assis dans leur bureau et à recueillir des renseignements statistiques. Les renseignements de ce genre sont excellents, mais c'est la partie la moins importante qu'un commissaire du commerce devrait être capable de fournir au département. Il y a commissaires du commerce et commissaires du commerce; il faut naturellement avoir un homme éveillé qui aime à travailler plutôt que de rester assis dans son bureau. Je pourrais citer un grand nombre de ces commissaires qui font un travail inappréciable.

M. SINCLAIR: A propos de l'exemple que je citais à l'honorable ministre, comment le renseignement nécessaire arriverait-il au fabricant de rails d'acier au Canada?

M. FOSTER: D'abord, le commissaire du commerce se tient en éveil sur tout ce qui se passe, disons en Nouvelle-Zélande. Il lit les journaux du pays; il a accès dans les bureaux du gouvernement et peut se procurer les renseignements officiels; s'il a l'œil ouvert, il sait, d'une façon générale, ce qui se passe dans chaque département administratif. Il sait aussi ce qui se fait comme développement général, amélioration et progrès dans le pays; il apprend ce qu'on projette pour les chemins de fer et la mise en exploitation des chutes d'eau. Quand on a besoin de machines, par exemple, il présente aux intéressés les possibilités de satisfaire leurs besoins au Canada. Il les met en rapport direct avec le département à Ottawa ou avec les manufacturiers ou les producteurs des articles qu'on peut désirer. C'est la façon générale de procéder.

M. MURPHY: A propos du renseignement que l honorable ministre a eu l'obligence de donner au comité relativement au nouveau département des grains à Winnipeg, puis-je lui demander si le public d'une façon générale profitera des services de ces experts ou si ces fonctionnaires n'opéreront que sur les instructions du ministère ? Feront-ils des recherches à la demande des producteurs de blé, par exemple, comme cela se ferait à la ferme expérimentale?

M. FOSTER: Leur objet principal sera de choisir le grain, de l'analyser et de faire des expériences et les résultats obtenus seront publiés et deviendront la propriété de chacun. A ce propos, ils rendent des services généraux et les résultats seront pour l'usage général. Supposons, par exemple, qu'une nouvelle variété de grains ait été produite quelque part dans l'Ouest. Ce serait le devoir de ce département de s'en occuper, d'en faire l'analyse, d'en découvrir les qualités, et ainsi on pourrait faire connaître au public les différentes variétés de grains d'une valeur plus grande et par conséquent la meilleure que devrait récolter le producteur pour en retirer la plus grande valeur et les meilleurs résultats. Nous devons éviter d'en faire un bureau de petits détails qui perdra son temps à s'occuper de demandes qui lui seront adressées d'ici, de là, de partout. Il doit toujours avoir en vue son principal objet. Si un résultat doit en découler, il faut que ce soit un résultat pratique, parce

que c'est là tout ce qu'on a eu en vue par la création de cette commission.

M. NESBITT: Si un agriculteur a une nouvelle variété de grains, il pourra l'envoyer à cette commission pour la faire analyser et alors le résultat sera rendu public.

M. FOSTER: C'est une des attributions de la commission.

M. PARDEE: Est-ce la coutume de faire venir ces agents au pays une fois par année, afin de les mettre en relation avec les manufacturiers et leur fournir l'occasion d'expliquer personnellement à ces derniers quel genre de commerce on peut espérer avec les pays où ces agents opèrent?

M. FOSTER: Ceci est encore une des raisons d'être de la commission. Il n'y a pas de règle fixe, mais non idée a toujours été de rappeler ces agents au pays une fois par année, autant que possible, pour qu'ils reprennent contact avec les industriels canadiens. M. Poussette est revenu après un long voyage et il a trouvé d'excellents débouchés pour un grand nombre d'articles dans certains pays de l'Amérique du Sud. Il s'est mis en relations avec nos commerçants de bois et de nombreuses lettres ont été échangées. Il s'est rendu jusque dans la Colombie-Anglaise et a eu des entrevues avec les commerçants qui sont le plus en état de fournir du bois à cette partie de l'Amérique du Sud, située sur le Pacifique. Son voyage a été très heureux. Ces commerçants de bois ont eu l'avantage de se renseigner directement auprès d'une personne qui avait visité les lieux et ils ont accueilli ses propositions avec enthousiasme. M. Poussette a reçu des lettres de toutes les parties du Canada, tout le temps qu'à duré sa mission. Maintenant qu'il est de retour, il visite ses correspondants, il converse avec eux et leur donne toutes les explications nécessaires. Il se met à l'entière disposition des chambres de commerce, des marchands et des producteurs des différentes localités qu'il visite.

M. PARDEE: C'est, à mon sens, ce que ces agents peuvent faire de mieux: renseigner nos industriels sur la nature des échanges qu'il est possible de faire avec les autres pays.

M. OLIVER: Je constate une augmentation dans le crédit affecté au bureau du recensement. Quelle est la raison de cette augmentation pour le prochain exercice?

M. FOSTER: Mon honorable ami se rappelle qu'une commission de statistique a été établie dans le département et que cette commission a fait rapport l'an dernier. Nous augmentons graduellement le travail et l'importance de cette commission. Depuis mon arrivée à la tête du département, j'ai procédé très lentement; je n'ai pour ainsi dire fait aucune addition au personnel, mais pour expédier le travail, je me vois dans la nécessité de demander de l'assistance pour laquelle il nous faudra payer.

M. A.-K. MACLEAN: L'honorable ministre a-t-il pris les moyens de recueillir des données statistiques concernant le commerce interprovincial? Je me rappelle que dans l'opposition, il insistait fortement sur ce point et avec beaucoup de raison.

M. FOSTER: J'ai beaucoup étudié cette question. L'idée en soi est excellente. Si nous pouvions avoir des données certaines concernant le commerce qui se fait entre les différentes parties du pays, concernant les différents produits échangés, selon les localités et les saisons, ces renseignements nous seraient d'un grand secours. Mais du moment que l'on veut dresser un plan pour recueillir les renseignements nécessaires, on se trouve immédiatement en présence de nombreux obstacles.

M. MACLEAN: Le ministre a-t-il cherché à faire des arrangements avec les gouvernements provinciaux à cet effet?

M. FOSTER: Lorsque le rapport de la commission a été publié, j'en ai adressé un exemplaire à tous les gouvernements provinciaux, accompagné d'une lettre dans laquelle je faisais observer que, sur beaucoup de points, les autorités fédérales et les autorités provinciales accomplissaient le même travail en double. Je demandais aux gouvernements provinciaux de signaler le fait à leurs fonctionnaires, pour savoir s'il n'y aurait pas moyen d'adopter un plan pour mieux coordonner le travail, éviter les répétitions, et assurer l'exactitude des résultats. Tous les gouvernements provinciaux ont accueilli la proposition favorablement et c'est après cela que j'ai demandé au commissaire du commerce de visiter les capitales de toutes les provinces et de se mettre en relation avec les statisticiens provinciaux. Bien qu'aucun système régulier n'ait encore été établi, nous avons fait des progrès considérables et nous avons amélioré nos statistiques sur deux points importants: la corrélation des efforts et l'élimination des répétitions, ce qui contribue à rendre nos données plus fidèles. Si nous pouvions nous procurer des renseignements plus recents sur l'état de la production dans le pays, il en résulterait certainement de

grands avantages, et je crois qu'il est possible d'y arriver.

M. McCRANEY: Depuis combien de temps le bureau de la statistique est-il passé du département de l'Agriculture à celui du Commerce?

M. FOSTER: Depuis un an, environ.

M. COCKSHUTT: Je considère que le temps est venu de demander des renseignements au ministre au sujet de ces agences commerciales à l'étranger. Il ne nous a pas dit s'il a l'intention d'établir de semblables agences dans les pays où nous n'en avons pas encore. Dans la ville de Brantford, plusieurs maisons font déjà du commerce avec douze ou quinze pays différents et, dans quelques-uns, nous n'avons pas d'agents. Je crois que nous n'en avons pas un seul en Russie.

M. FOSTER: Non.

M. COCKSHUTT: Les industriels de Brantford font un commerce considérable avec la Russie, de même qu'avec certaines républiques de l'Amérique du Sud et le Sud-Africain. Je crois que nous avons un agent dans ce dernier pays. J'ai visité un certain nombre de nos agences à l'étranger et je me suis rendu jusqu'en Australie, il n'y a pas bien longtemps. J'ai pu constater par moi-même le travail qui se fait dans cette colonie et je puis dire que notre agent, M. Ross, rend de grands services. Il occupe un local assez modeste et la Chambre pourrait se montrer libérale si le ministre demande des crédits en vue d'encourager notre commerce avec l'étranger. A l'heure présente, tous les grands pays recherchent activement de nouveaux débouchés. Le Canada est un pays comparativement petit, mais il est susceptible de prendre de grandes proportions et le ministre, en établissant des agences commerciales à l'étranger, a entrepris une tâche louable que le Parlement devrait encourager. Il est important pour nous d'établir des agences dans les pays où nous n'en avons pas encore. Plus nous retarderons, plus nous aurons de difficultés à prendre pied dans ces pays. Si, au cours du prochain exercice, le ministre pouvait créer deux ou trois agences dans les pays avec lesquels nous faisons des échanges importants, le volume de notre commerce augmenterait certainement. Je parle des produits canadiens en général et non seulement des articles manufacturés. Il y aurait tout avantage à créer un courant avec ces pays, pour y écouler notre excédent de production.

Je crois que nous devons féliciter l'honorable ministre de ce qu'il a déjà fait sous ce rapport. Il a su imprimer à son département une activité qui est hautement appréciée par tous les hommes d'affaires du pays.

A mon sens, nous devrions avoir une agence à Londres. Elle servirait à faire connaître le Canada dans le monde entier; beaucoup de gens qui ne viennent pas au Canada visitent Londres et, si nous avions une agence dans la grande métropole, tous ces étrangers pourraient voir nos produits. Avec une agence à Londres et un commissaire actif au centre de l'empire, il n'y a aucun doute que notre commerce d'exportation prendrait une grande extension en quelques années. Notre commerce extérieur mérite qu'on s'en occupe, et maintenant que nous sommes en relation d'affaires avec un grand nombre de pays étrangers, la Chambre devrait accorder libéralement au ministre du Commerce les crédits qu'il pourra lui demander, soit pour les agences déjà établies, soit pour de nouvelles, dans les endroits où nous n'en avons pas encore.

Quant à la distribution et à la publication des renseignements, je puis dire que, pour ma part, je reçois les bulletins régulièrement; j'ignore s'ils parviennent à tous ceux qui désireraient les avoir, mais je crois que tous ceux qui en feraient la demande à Ottawa recevraient une réponse favorable.

Je considère qu'il ne serait pas à propos pour le ministre ou de ses agents de se faire le représentant d'une maison particulière; cela pourrait créer du mécontentement. Le but du ministre et de ses fonctionnaires doit être de mettre en relation ceux qui ont quelque chose à vendre et ceux qui ont quelque chose à acheter. Comme le faisait remarquer un des honorables membres de la gauche, les Etats-Unis n'épargnent rien pour rendre effectif le travail de leurs agents. Ils ont un admirable service consulaire et les consuls américains remplissent également les fonctions d'agents commerciaux; c'est à eux que le commerce extérieur des Etats-Unis doit une grande partie de son énorme développement. Bien que je n'admire pas les Etats-Unis en toutes choses, je crois que sous ce rapport nous pourrions profiter de la leçon. Je n'ai pris la parole que pour féliciter le ministre. Je suis convaincu que les services rendus par ces agences contribuent à l'expansion de notre commerce extérieur, du moins dans la région que j'habite.

M. NESBITT: Je ne sache pas que quelqu'un de l'opposition ait critiqué le ministre. Nous avons simplement demandé des renseignements.

M. COCKSHUTT: Ce n'est pas du tout ce que j'ai voulu dire.

M. NESBITT: Nous avons demandé des renseignements et je crois que nous avons le droit de les exiger.

M. COCKSHUTT: Pour ma part, je n'ai rien à redire contre ce qui a été dit ou demandé.

M. OLIVER: Il m'arrive si rarement de partager la manière de voir de l'honorable député que je suis bien aise de corroborer ce qu'il vient de dire concernant l'à-propos d'encourager l'écoulement de tous les produits canadiens—les produits agricoles, forestiers, miniers et industriels. Et quant au ministre du Commerce, en tant qu'il consacre ses efforts au développement de notre commerce d'exportation, il a dû avoir la preuve aujourd'hui que bien que la mission de l'opposition soit de critiquer, elle sait aussi féliciter, quand il y a lieu.

M. FOSTER: Il y a une ou deux choses que je tiendrais à dire si cela n'ennuie pas la Chambre. En premier lieu, je dois expliquer que les agents commerciaux et les commissaires du commerce ne travaillent pas pour le compte d'une maison en particulier. Cela ne leur est pas permis. Les commissaires du commerce ne sont pas censés être et ne doivent pas être les agents de telle ou telle maison.

Un autre fait que je tiens à signaler à mon honorable ami et à tous ceux qui sont dans sa position, c'est que, quelle que soit l'excellence d'un service d'agents ou de commissaires, il ne peut que seconder les efforts et les démarches du fabricant ou du producteur. Celui qui veut établir un commerce avec un pays étranger doit se rendre sur les lieux personnellement ou charger un représentant de plaider sa cause auprès de ceux qu'il veut intéresser à son entreprise. Un des obstacles que nous avons à surmonter au Canada, c'est que nos commerçants, nos industriels et nos producteurs sont loin de déployer la même activité que leurs concurrents de certains autres pays, pour obtenir de nouveaux débouchés. Nos produits ne sont pas mis sous les yeux de l'étranger avec la même persistance, la même uniformité et la même habileté. Nos commissaires, dont quelques-uns font un travail considérable, parviennent quelquefois, après beaucoup d'efforts, à mettre en relation un acheteur étranger avec un producteur canadien et il arrive assez souvent que ce dernier ne se donne même pas la peine de répondre aux lettres qu'il reçoit; d'autres fois il retarde indéfiniment à remplir les commandes qui lui sont envoyées. Il arrive même qu'après avoir accepté une commande et avoir laissé écouler un délai considérable, il informe son correspondant qu'il est trop occupé pour remplir cette commande.

M. NESBITT: L'honorable ministre ne prétend pas dire que c'est généralement ce qui arrive.

M. FOSTER: Plus généralement qu'il ne serait à désirer. Cette apathie a un double résultat: elle décourage le commissaire qui a consacré beaucoup de temps et d'efforts à mettre les deux hommes en communication et elle amène l'acheteur étranger à se dire: "Il n'y a rien à faire avec cet industriel, je lui ai donné une commande et il me répond qu'il est trop occupé pour la remplir". Si je mentionne ces faits, ce n'est pas pour le simple plaisir de récriminer, mais dans l'espérance que nous nous corrigerons avec le temps.

Il y a une autre question que je tiens à mentionner. Mon honorable ami a parlé des commissaires de commerce dans les pays étrangers avec lesquels nous faisons des échanges plus ou moins importants. Dans les consulats anglais de toute les parties du monde, nous avons toujours trouvé des fonctionnaires très bien disposés envers le Canada et le commerce canadien. La plupart de ces consuls se montrent sympathiques au Canada et sont toujours prêts à donner les renseignements qui leur sont demandés et à venir en aide à notre commerce. Mais jusqu'à ces derniers temps, ils agissaient ainsi volontairement et sans avoir reçu aucune instruction à cet effet. Nous n'avons éprouvé aucune difficulté à conclure des arrangements très satisfaisants avec le bureau colonial et le bureau des affaires étrangères à Londres et, à l'heure présente, des instructions sont données à tous les consuls anglais concernant la conduite qu'ils doivent tenir chaque fois que le gouvernement canadien croit qu'il est possible de créer un commerce quelconque enre le Canada et le pays dans lequel ces consuls sont accrédités. Dans tous les pays pour lesquels le gouvernement canadien en fait la demande, les consuls anglais sont tenus premièrement d'adresser une copie de leurs rapports au département du Commerce à Ottawa; deuxièmement, de répondre à toutes demandes de renseignements qui leur sont adressées par des commerçants canadiens, concernant la possibilité d'introduire certaines marchandises dans le pays en question ou tout autre objet de cette nature. Grâce à ces instructions, ces fonctionnaires savent qu'ils sont main-

tenant autorisés à faire ce qu'ils faisaient autrefois, dans beaucoup de cas, de leur propre gré et à titre de faveur.

Nous avons fait d'autres arrangements. En Russie, par exemple, où le commerce extérieur est hérissé de nombreuses difficultés, ainsi qu'en Chine, nous trouvons des consulats anglais, établis depuis longtemps et auxquels sont attachés des agents commerciaux de grande expérience. Dans l'Extrême-Orient, j'ai rencontré des agents commerciaux excessivement distingués, ayant quinze ou vingt ans d'expérience, connaissant toutes les complications et les usages du commerce, parfaitement renseignés sur ce qu'il y a à faire pour s'insinuer auprès de ces populations. Toutes ces connaissances étaient chez eux le fruit d'une longue expérience.

Grâce aux arrangements faits, le commissaire canadien pourra avoir un bureau et une salle d'échantillons dans le consulat même et le gouvernement canadien paiera un loyer raisonnable, bien que le bureau des affaires étrangères de Londres fût disposé à nous rendre ce service gratuitement. Plutôt que d'être à charge aux autorités anglaises, j'ai préféré payer un loyer raisonnable, pour que nos commissaires soient plus indépendants. Par ce moyen, notre commissaire sera sous la dépendance absolue du département canadien. Il recevra ses instructions d'ici et agira en conséquence, mais, en même temps, il aura comme amis et comme guides des hommes de grande expérience dont il pourra demander l'avis et mettre les vastes connaissances à contribution.

Un certain nombre de nos commissaires à l'étranger seront installés dans ces conditions et le bureau des affaires étrangères a poussé la condescendance jusqu'à ouvrir la carrière consulaire aux jeunes Canadiens, absolument comme elle est ouverte aux jeunes Anglais. Nous profitons ainsi de la coopération, des connaissances et des conseils de fonctionnaires de grande expérience, nous pourrons avoir dans un avenir rapproché un service de commissaires de commerce qui offrira une carrière à nos jeunes gens et les induira à s'y préparer par les études nécessaires. Ceux qui s'engageront dans cette voie pourront espérer, non seulement une position dans le service du commissariat canadien, mais aussi l'admission dans la sphère plus relevée du service consulaire anglais.

J'ai discuté ces questions en Chine et au Japon avec les embassadeurs en Angleterre et tous deux se sont déclarés enchantés de contribuer à la réalisation du projet. Ils prétendent qu'un représentant capable du Canada, leur serait aussi utile qu'un membre du consulat anglais, puisqu'il pourrait les renseigner au sujet d'un pays avec lequel la Chine et le Japon ont de nombreuses relations.

Au cours du débat, quelqu'un a fait allusion au service consulaire des Etats-Unis. J'espère ne rien dire de déplacé en constatant qu'il y a à peine quelques années, le service consulaire des Etats-Unis n'avait rien dont ce pays pût s'enorgueillir. De toutes parts, ce service était critiqué et certaines critiques étaient particulièrement sévères. A cette époque, un poste de consul était une simple question de favoritisme. A l'heure présente, tout le service consulaire américain est organisé sur des bases régulières. Les aspirants doivent remplir certaines conditions, et fournir un stage. Ceux qui entrent dans ce service s'engagent dans une carrière permanente, honorable et pleine d'avenir. Le service consulaire actuel des Etats-Unis fait honneur à ce pays.

M. PARDEE: Le service commercial du Canada a-t-il un caractère de permanence? Ceux qui en font partie sont-ils des fonctionnaires publics réguliers?

M. FOSTER: Non, mais j'ai l'intention de demander prochainement à la Chambre de faire de ce service un service régulier et permanent. Depuis que j'ai pris la direction de ce département, ma manière de voir sur le fonctionnement et le perfectionnement de ce service s'est modifiée. L'expérience que j'ai acquise pendant ces deux dernières années a été employée à l'élaboration d'un système qui sera, je crois, préférable à l'ancien.

M. DEVLIN: Les jeunes gens dont parle le ministre devront-ils parler la langue du pays dans lequel ils seront nommés?

M. FOSTER: Cela dépend du pays. Naturellement, dans les pays de langue anglaise, nous n'aurons pas la moindre difficulté.

M. DEVLIN: Mais dans les pays étrangers?

M. FOSTER: Pour le Japon, par exemple, j'aimerais beaucoup à mettre la main sur un homme assez jeune, assez instruit et assez courageux pour se dire: "J'apprendrai la langue japonaise avant d'avoir été longtemps dans ce pays; je parlerai le langage du peuple; je saurai ce que le peuple pense; je connaîtrai ses goûts et ses désirs." Mais de pareils fonctionnaires ne sont pas toujours faciles à trouver et, dans la plupart des cas, nous devons nous contenter de ce

que nous avons. C'est dans un cas comme celui-ci que l'on comprend l'avantage d'avoir un commissaire dans les bureaux même du consulat anglais, où se trouvent toujours des fonctionnaires parlant le Japonais, le Chinois et le Russe.

M. OLIVER: Je ne veux pas opposer mon opinion à celle du ministre, mais cette coopération entre les consuls anglais et les commissaires canadiens n'est peut-être pas la meilleure manière de protéger les intérêts du commerce canadien.

La cause de cette augmentation est-elle la nécessité où l'on s'est trouvé d'augmenter le nombre des aides requis dans cette division particulière du service des statistiques, ou l'expansion de notre commerce réclamait-elle ce supplément de fonctionnaires?

M. FOSTER: Ce sont les développements de notre commerce qui ont créé cet état de choses.

Adminnistration centrale—Ministère de la Marine et des Pêcheries, $309,650.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Dans la deuxième division, subdivision A, on relève une diminution causée par l'abolition de deux catégories de commis, au bureau de l'architecte naval.

M. DEVLIN: En quoi consiste le travail de l'architecte naval?

M. HAZEN: M. Duquid est l'architecte naval et l'on a retenu ses services à la recommandation de lord Strathcona, avant l'arrivée du Gouvernement actuel à la direction des affaires de ce pays. Le département écrivit, dans ce temps-là, à lord Strathcona, lui demandant de nous signaler un fonctionnaire bien qualifié et lord Strathcona donna le nom de M. Duguid. L'architecte naval prépare les plans et devis de tous les navires requis pour le service des différents départements de l'Etat. C'est M. Duguid et les fonctionnaires qu'il a sous sa direction qui exécutent ce travail. Le crédit représentant les dépenses supplémentaires se trouve augmenté de $20,000, parce que l'on se propose d'imputer maintenant sur les crédits votés aux différents départements les sommes nécessaires pour acquitter les frais de déplacement des fonctionnaires fédéraux, dépenses qu'on avait portées jusqu'ici au budget des dépenses imprévues de l'administration centrale. Cette augmentation se résume, après tout, à une question de comptabilité. Ainsi, par exemple, autrefois, si l'ingénieur préposé aux phares faisait un voyage, en sa qualité officielle, ses frais de déplacement étaient compris dans le crédit général destiné aux feux et balises, mais ces dépenses seront maintenant portées au compte des dépenses incidentes.

M. EMMERSON: Le crédit général est-il réduit d'autant?

M. HAZEN: Je ne le crois pas. Le Parlement accorde des crédits généreux à cette fin et l'on constate presque toujours un excédent à la fin de l'exercice. Il va sans dire que tout ce crédit de $20,000 ne sera pas imputé sur celui destiné au service des feux et balises, mais qu'il sera réparti sur les différentes sommes votées; nous avons cru qu'il importait peu de réduire ces crédits d'un montant qui serait imputé sur les sommes votées ainsi à ces différents départements.

M. DEVLIN: Nul de ces crédits ne se rapporte au service naval?

M. HAZEN: Non, tous ces crédits se rattachent au ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. SINCLAIR: Pourvoit-on ici à la nomination d'un jurisconsulte au ministère de la Marine et des Pêcheries?

M. HAZEN: M. Bourgault remplit la fonction de jurisconsulte depuis un certain nombre d'années.

M. SINCLAIR: N'y a-t-il qu'un seul jurisconsulte?

M. HAZEN: Un seul.

M. SINCLAIR: Se propose-t-on de remplir le poste rendu vacant par la démission de M. Martel?

M. HAZEN: C'est là une autre question. M. Martel a été nommé, je crois, il y a environ quatre ans, aux appointements de $1,600 qui ont atteint le chiffre de $1,750 ou de $1,800, grâce à l'augmentation annuelle. Il abandonna son poste pour se livrer à l'exercice de sa profession, et il devient nécessaire de lui donner un successeur qui recevra les mêmes appointements.

M. SINCLAIR: M. Martel a-t-il reçu une augmentation d'appointements depuis le changement de ministère.

M. HAZEN: Il a obtenu l'augmentation decrétée par le statut qui se rapporte à son cas.

M. SINCLAIR: Quels étaient ses appointements, à son départ?

M. HAZEN: De $1,750 ou de $1,800.

M. SINCLAIR: Quels seront les appointements de son successeur?

M. HAZEN: Les mêmes, $1,800.

M. SINCLAIR: Dans ce cas, le successeur de M. Martel entre en fonctions aux appointements que celui-ci recevait à son départ?

M. HAZEN: On a cru qu'il valait mieux retenir les services de quelqu'un qui connaît la loi. Lors de sa nomination, M. Martel était un tout jeune homme, puisqu'il n'est âgé que de 26 ans, aujourd'hui, si je ne me trompe. Je doute que nous puissions trouver un homme aussi jeune pour occuper cette position. Il ne faut pas oublier non plus qu'au cours de ces quelques dernières années, les dépenses ont augmenté dans ce cas-ci, à cause du prix élevé de la vie et le reste. Il n'est donc pas contraire à la justice et à l'équité d'accorder au nouveau fonctionnaire $1,800 d'appointements par année.

M. SINCLAIR: Compte-t-on d'autres augmentations dans la division dont M. Martel faisait partie?

M. HAZEN: Aucune, à l'exception des augmentations réglementaires.

M. A. K. MACLEAN: On m'a informé—j'ignore si le renseignement qu'on m'a fourni est exact ou non—que le ministre de la Marine et des Pêcheries, en faisant la nomination des fonctionnaires versés dans une science particulière, n'a pas observé la loi du service civil en ce qui se rapporte aux aptitudes requises. Il peut se faire que je ne sois pas assez bien renseigné pour poser maintenant la question dans une forme qui me donne le droit d'espérer une réponse du ministre.

M. HAZEN: J'ignore ce dont mon honorable ami veut parler. Autant que je sache, rien de semblable ne s'est produit.

M. MACLEAN: Je me renseignerai plus à fond et je poserai la question plus tard.

M. HAZEN: Lorsque nous avons besoin de fonctionnaires versés dans une science particulière, nous nous adressons, conformément à la loi, à la commission du service civil. Celle-ci publie les annonces voulues et reçoit les demandes de personnes qui font connaître leurs aptitudes et les titres qui militent en leur faveur, au point de vue des connaissances. La commission nous fait connaître le nombre de ceux qu'elle croit aptes à remplir les fonctions vacantes, et nous choisissons parmi ces personnes. C'est la méthode qui a toujours été observée depuis que j'ai pris la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries.

J'aimerais, si on me permettait de le faire, vu que les crédits du département de la Marine sont en discussion, parler d'une affirmation que mon honorable ami de Cap-Breton-sud a faite cet après-midi. J'étais absent de la Chambre alors, mais j'ai pu me procurer une copie du compte rendu de toute la séance. L'honorable député a lu un extrait de journal sur lequel il voulait, disait-il, appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries et où il était dit que l'on avait réquisitionné le steamer " Alert " pour transporter l'organisateur tory Hayes et le candidat tory McLeod, de North-Sydney, à l'extrémité septentrionale du comté de Victoria ", et, en outre, que " le but visé tout d'abord par la création de cette division du service de surveillance était de mettre fin à la contrebande des boissons enivrantes dans les ports maritimes du Cap-Breton... Mais, malgré cela, quelques-uns des barils placés à bord du navire du gouvernement, lors du voyage de ce vaisseau vers le nord, semblaient contenir des boissons alcooliques ordinaires." Je me demande pourquoi l'honorable député m'a signalé cette affaire, vu que le ministère de la Marine et des Pêcheries n'a rien à voir dans le cas de l' " Alert ".

M. CARVELL: Combien le ministère a-t-il payé à l' " Alert "?

M. HAZEN: Nous n'avons rien payé.

M. CARVELL: Qui a payé?

M. HAZEN: Je l'ignore. L'article parle du " service de surveillance ". Si ce navire est tant soit peu sous la haute main du gouvernement, je suis porté à croire qu'il relève du ministère des Douanes.

M. CARVELL: Ce qui n'améliore pas la situation.

M. HAZEN: Non; mais je dois croire que l'honorable député n'accepte pas, comme étant vrai, tout ce que les journaux publient.

M. CARVELL: Je crois que l'honorable ministre me fera l'honneur de croire que j'ai voulu m'enquérir des faits. Vu que les journaux des Provinces maritimes ont répandu partout cette nouvelle, on devrait s'enquérir du bien fondé de celle-ci.

Si j'ai commis une rreur en signalant ce fait à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, c'est uniquement parce que je croyais que tous ces navires étaient sous la direction de son ministère. L'ho-

norable ministre des Douanes (M. Reid) pourrait peut-être expliquer l'affaire.

M. A. K. MACLEAN: L'honorable ministre des Douanes nous promet-il d'étudier l'affaire dès demain?

L'hon. J. D. REID (ministre des Douanes): C'est la première fois que j'entends parler de tout cela et je crois que cet article. . .

M. A. K. MACLEAN: Il peut s'agir d'un cas de contrebande de boissons enivrantes entre Saint-Pierre Miquelon et le Cap-Breton. Ce ne serait pas la première fois que le fait se produirait. J'estime que l'honorable ministre devrait enquêter à ce sujet. Nous fera-t-il connaître, lundi, le résultat de ses recherches?

L'hon. M. REID: Certes. J'ignore si ce navire appartient ou non au département des Douanes. Cependant, je vais m'enquérir et je serai heureux de donner, lundi, une réponse à l'honorable député.

M. CARVELL: Je veux demander au ministre de la Marine et des Pêcheries si le "Gladiator" relève de son département.

M. HAZEN: Je ne me rappelle pas ce nom comme étant celui d'un de nos vaisseaux.

M. SINCLAIR: Je demanderai au ministre des Douanes de se procurer exactement le renseignement que nous désirons obtenir quant à l'"Alert". Nous voudrions savoir si l'"Alert" est présentement utilisé par un département quelconque de l'Etat. Dans l'affirmative, ce navire a-t-il quitté dernièrement Sydney-nord pour se rendre au littoral de Cap-Breton-nord et, s'il en est ainsi, avait-il à son bord le docteur Hayes, l'organisateur du parti conservateur à la Nouvelle-Ecosse? Portait-il une cargaison quelconque, en cette circonstance? Nous aimerions avoir une réponse à ces questions.

M. REID: Si ce navire est sous la direction du ministère des Douanes, je serai heureux de fournir ce renseignement à l'honorable député, lundi prochain.

M. EMMERSON: Je crois que nous devrions savoir aussi si le candidat tory était ou non à bord de ce navire.

Administration centrale.—Département du service naval, $107,300; dépenses casuelles, $37,000.

M. HAZEN: Ce crédit représentait $100,500, l'an dernier. L'écart provient surtout des augmentations réglementaires. Les dépenses ont aumenté dans cette division du service, tout comme elles l'ont fait au ministère des Travaux publics et pour la même raison, c'est-à-dire que tous les frais de déplacement sont imputés sur les dépenses casuelles. Elles se répartissent maintenant entre ce qui constitue le service naval, celui des levés hydrographiques et ceux de la protection des pêcheries, de la marée et de la télégraphie sons fil qui relève du service naval. On veut que ce crédit soit compris sous le titre de dépenses incidentes, de sorte qu'on puisse connaître les frais de déplacement des fonctionnaires du département, au cours de l'exercice.

M. DEVLIN: Dépense-t-on une partie quelconque de ce crédit, conformément aux dispositions de la loi de 1910 sur la marine.

M. HAZEN: Oui, j'imagine que la plus grande partie de ce montant est dépensée en exécution de la loi. Disposition est prise pour la nomination d'un inspecteur dans la division radiotélégraphique, dans le but de faire face à la besogne qui augmente sans cesse dans ce service. Les honorables députés savent qu'on a établi, au cours de la dernière année, un certain nombre de stations de télégraphie sans fil et l'on a jugé nécessaire de nommer un nouvel inspecteur, afin de mettre ce service sur un pied efficace, la fonction faisant partie de la subdivision A de la deuxième division, et que ce fonctionnaire reçoit $1,600, chiffre minimum. Les autres modifications indiquées se rapportent à l'avancement de certains membres du personnel et aux augmentations édictées par le statut. J'ai expliqué l'augmentation quant aux dépenses casuelles et qui ne sont qu'apparentes, vu que les frais de déplacement ne seront pas plus élevés qu'ils ne le furent, l'année dernière.

M. A. K. MACLEAN: Le crédit demandé par le ministre sous le titre "service naval", en est un à propos duquel les honorables membres de la gauche peuvent parfaitement demander des renseignements plus détaillés et, si l'on ne peut nous fournir d'excellentes raisons à l'appui, nous aurons le droit de refuser de voter ces crédits. Le Gouvernement ne tente pas le moindre effort en vue de mettre en vigueur la loi du service naval; au contraire et autant que nous pouvons voir, sa politique consiste à laisser les choses en l'état. Il n'y a pas, aujourd'hui, un seul navire de la marine canadienne qui soit en service. Si je ne me trompe, on a vendu le "Rainbow" qui était stationné sur le littoral du Pacifique.

M. HAZEN: Non.

M. A. K. MACLEAN: Du moins, le "Rainbow" n'est pas en service actif. Durant tout le dernier été, le "Niobé" est resté amarré à un quai du havre d'Halifax—état de choses certainement humiliant pour tout véritable Canadien qui se respecte. Je n'ai pas la moindre hésitation à dire que le Gouvernement a forcé lui-même, en quelque sorte, les membres de l'équipage du "Niobé" à abandonner ce service, et je suis certain de ne pas me tromper en disant qu'il n'a tenté aucun effort pour compléter l'équipage de ce navire.

Malgré que le Gouvernement refuse d'exécuter la loi sur la marine et qu'il fasse tout en son pouvoir pour décourager ceux qui veulent s'enrôler en qualité d'officiers et de matelots, nous constatons que le coût de l'administration de ce service augmente. On devrait fournir plus de renseignements sur la demande que le ministre adresse au Parlement pour l'adoption des crédits présentement soumis à l'étude du comité. Quant à moi, je ne crois pas que la Chambre doive consentir à l'adoption de ces crédits qui se rapportent particulièrement à la loi relative à la marine. Les fonctionnaires de ce service dont le ministre nous demande d'augmenter ainsi les appointements, ne peuvent rendre le moindre service au Canada. Il peut être nécessaire de compter dans le service civil des fonctionnaires chargés du service de protection des pêcheries, de celui de la télégraphie sans fil et le reste, mais il me semble que le ministre ne peut trouver la moindre excuse pour demander au Parlement de voter de l'argent destiné au fonctionnement d'un service qui doit disparaître, si l'on s'en rapporte aux déclarations antérieures des ministres. L'an dernier, le ministre m'a dit que le département n'encourageait pas le départ des hommes de l'équipage du "Niobé" et que le Gouvernement ne répugnait pas à l'idée d'obtenir, si cela était possible, d'autres recrues pour remplir les vides qui se produisaient de temps à autre. En réponse à une question bien précise que je lui ai posée, l'an dernier, le ministre m'a dit qu'on préparait un programme de service pour le "Niobé", durant l'été, sous forme de croisières, de manœuvres et le reste, mais si j'en juge d'après ce que le département a accompli jusqu'à présent, je suis porté à ne pas ajouter grande foi à la réponse que j'ai reçue alors. Je crois que le Parlement mérite que le ministre de la Marine et des Pêcheries et le Gouvernement lui fournissent une raison plausible avant que les députés votent aucun crédit pour le service naval.

Le ministre doit parfaitement comprendre que demander un crédit de $100,000, lorsqu'il n'existe réellement pas de service, c'est simplement se moquer du peuple et gaspiller son argent.

M. HAZEN: Mon honorable ami, par les observations qu'il vient de faire, tend à égarer la Chambre, bien que ce ne soit peut-être pas là son intention. Il parle comme s'il croyait que l'argent que nous demandons pour l'administration centrale du service de la marine devait être entièrement consacré à l'exécution de ce qu'on peut appeler le travail se rattachant à la marine de guerre.

M. A. K. MACLEAN: L'honorable ministre vient de parler de la plus grande partie de ce montant.

M. HAZEN: J'ai dit la plus faible partie de ce crédit. Le département naval, ainsi que je l'ai fait observer, assure le service de protection des pêcheries, celui des marées et celui de certaines autres divisions de l'administration. De ces crédits, $31,0000 sont destinés à la division navale de ce service, et $76,490 iront aux autres divisions.

M. SINCLAIR: En quelle posture se trouve le sous-ministre dans tout cela?

M. HAZEN: La moitié des appointements du sous-ministre est portée au compte de la division navale et la balance va aux autres départements. Voilà, si je ne me trompe, une répartition aussi juste et équitable qu'on puisse en trouver une.

M. A. K. MACLEAN: Les dépenses de cette divisions du ministère de la Marine et des Pêcheries ont-elles diminué, au cours de l'an dernier, ou en sont-elles au point où elles se trouvaient, quand le département administrait le service de protection des pêcheries et les autres divisions qu'on a mentionnées?

M. HAZEN: Je ne puis répondre à mon honorable ami, parce que, pour ce faire, il me faudrait remonter à des jours où je ne remplissais pas la fonction de ministre de la Marine et des Pêcheries. La classification des divisions de ce service s'est opérée avant l'arrivée de ce Gouvernement à la direction des affaires, et je ne connais pas à fond tous les chiffres qui se rapportent à cette question. Le budget de 1911 fut établi par des amis de l'honorable député,

depuis lors on n'a relevé qu'une très légère augmentation dans le coût de ce service et les augmentations qu'on peut constater sont conformes à la loi du service civil et résultent encore de la nomination de nouveaux fonctionnaires.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami sait que l'ancien Gouvernement décida de soumettre la loi du service naval, d'établir un département naval, ce département fut créé. A celui-ci on rattacha certaines divisions du service qui relevaient auparavant du ministère de la Marine et des Pêcheries. Entre autres fonctions, nous avons établi celles de sous-ministre des Affaires navales et, cela va sans dire, celles de secrétaires et autres. Si mon honorable ami a l'intention de voter en faveur du projet de loi qui a été déposé devant la Chambre et qui demande l'abrogation de la loi créant le service naval, quelle est l'utilité de ces crédits? La question doit simplement en revenir à son point de départ. Il faut remettre en leur premier état le service des levés hydrographiques, celui de la télégraphie sans fil et d'autres encore dont on a parlé. Mais mon honorable ami ne fera probablement rien dans un sens ou dans l'autre. Il n'appliquera pas la loi relative au service naval. Si je comprends bien, il a mis des entraves à l'instruction des officiers pour le service naval et à l'enrôlement des matelots. J'ignore s'il a maintenu le collège naval. Je crois qu'il n'a pas touché à cette institution. Autant de gagné quant à la loi de la Marine. A-t-il vendu le "Rainbow" ou le "Niobé"?

M. HAZEN: Non.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre a conservé ces navires qu'il a tenus dans l'inactivité.

M. HAZEN: Parfaitement.

Sir WILFRID LAURIER: Ils sont là, mais il n'y a personne à leur bord. Il n'a pas tenté le moindre effort pour enrôler des matelots; je ne crois pas qu'il ait essayé de faire punir les membres des équipages qui ont déserté leur service. Je ne sache pas qu'on ait institué des poursuites contre aucun des déserteurs; au contraire, je pense qu'il a plutôt encouragé la désertion.

M. HAZEN: Pas du tout.

Sir WILFRID LAURIER: Il n'a pas tenté le moindre effort sérieux pour prévenir la désertion. A-t-il jamais fait assigner un de ces matelots pour désertion? Je sais que dans notre petite armée et dans la gendarmerie à cheval, si quelqu'un faillit à son engagement, il est assigné devant la cour, ce qui constitue un avertissement dont les autres doivent profiter; mais mon honorable ami a fermé les yeux et n'a rien fait; cependant, il maintient encore ce service. Quelle réponse peut-il donc faire aux reproches que les membres de la gauche lui adressent? S'il ne doit pas y avoir de service de la marine, à quoi bon se faire ouvrir le présent crédit? Si l'on ne veut pas de ce service, qu'on nous ramène aux conditions de 1911, alors que les relevés hydrographiques, la protection des pêcheries, la télégraphie sans fil, l'observation des marées et la surveillance des eaux septentrionales du Canada relevaient du ministère de la Marine et des Pêcheries. Ces services ont été depuis attribués au service des Affaires navales et je crois que l'on a très bien fait; mais mon honorable ami subit les conséquences: il répudie le principe. Je ne crois pas qu'il puisse justifier sa manière d'agir, ni qu'il ait victorieusement réfuté les critiques de la gauche.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (n° 10), déposé par M. Macdonell, concernant la Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited;

Le 2e (n° 11), déposé par M. Stevens, concernant la Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company;

Le 3e (n° 12), déposé par M. Douglass, concernant la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton.

Le 4e (n° 13), déposé par M. W.-H. Sharpe, constituant en corporation la compagnie de chemin de fer central du Canada;

Le 5e (n° 14), déposé par M. A.-K. Maclean, concernant la Eastern Canada Savings and Loan Company, Limited, et tendant à changer son nom en celui de la "Eastern Canada Savings and Loan Company";

Le 6e (n° 15), déposé par M. Currie, concernant la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada;

Le 7e (n°16), déposé par M. Bickerdike, concernant la Lachine, Jacques-Cartier & Maisonneuve Railway Company;

Le 8e (n° 17), déposé par M. Fripp, concernant la compagnie du chemin de fer "Ottawa, Northern and Western";

Le 9e (n° 18), déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer de Tillsonburg au lac Erié et au Pacifique;

Le 10e (n° 19), déposé par M. Nesbitt, concernant la West Ontario Pacific Railway Company;

Le 11e (n° 20), déposé par M. W. H. Sharpe, concernant la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien;

Le 12e (n° 22), déposé par M. A. K. Maclean, concernant la Brazilian Traction, Light and Power Company, Limited;

Le 13e (n° 23), déposé par M. Northrup, concernant la British American Nickel Corporation, Limited;

Le 14e (n° 24), déposé par M. Baker, concernant la Canadian Railway Accident Insurance Company et tendant à changer son nom en celui de "The Globe Indemnity Company":

Le 15e (n° 25), déposé par M. Douglas, concernant la compagnie du chemin de fer du Manitoba and Northwestern;

Le 16e (n° 26), déposé par M. R. B. Bennett, constituant en corporation la Pacific, Peace River and Athabasca Railway Company;

Le 17e (n° 27), déposé par M. Smith, concernant la South Ontario Pacific Railway Company;

Le 18e (n° 33), déposé par M. A. K. Maclean, concernant la "Acadia Loan Corporation" et tendant à changer son nom en celui de "The Mortgage Corporation of Nova Scotia";

Le 19e (n° 34), déposé par M. Jameson, concernant la Dominion Atlantic Railway Company;

Le 20e (n° 35), déposé par M. Douglas, tendant à constituer en corporation la Banque d'Edmonton;

Le 21e (n° 37), déposé par M. Chabot, concernant la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à l'Ungava;

Le 22e (n° 38), déposé par M. Gerald V. White, concernant la Sterling Trusts Corporation;

Le 23e (n° 39), déposé par M. Smyth, concernant la Thessalon and Northern Railway Company;

Le 24e (n° 40), déposé par M. Sévigny, concernant la compagnie des chutes d'eau de Valleyfield, limitée.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.)

Administration centrale—Ministère du Service naval, $107,300.

M. GAUVREAU: Le ministère a-t-il l'intention d'ordonner que les élèves de marine qui se trouvent actuellement à bord du "Berwick", stationné aux Bermudes, soient ramenés au Collège naval d'Halifax pour y suivre un nouveau cours d'une année. Ils subissent un examen en ce moment. On me dit que lorsqu'ils auront passé cet examen, on les ramènera au Collège d'Halifax où ils devront suivre un nouveau cours d'une année. Est-ce là l'intention du ministère?

M. HAZEN: Oui, les aspirants qui subissent en ce moment un examen à bord du "Berwick" seront renvoyés à l'Ecole navale d'Halifax pour y suivre un cours supplémentaire d'une année.

M. PROULX: Si le projet de loi déposé par l'honorable député de Montmagny (M. Lespérance) est adopté, qu'adviendra-t-il de l'Ecole navale?

M. HAZEN: On m'a enseigné qu'il n'est jamais utile de s'occuper d'une chose avant le temps voulu. L'honorable député pourrait faire sa question lorsque le projet de loi sera mis à l'étude.

M .OLIVER: La question est assez grave. On a pour ainsi dire poussé un certain nombre de jeunes Canadiens à se faire marins; ce qui les a tout d'abord déterminés à embrasser cette carrière, c'est que le Gouvernement se proposait de réaliser certain programme qu'il s'était tracé. Ces jeunes gens ont sacrifié leur temps, plusieurs d'entre eux ont même renoncé aux avantages que leur offrait la vie; c'est pourquoi je trouve raisonnable que l'on s'informe de l'avenir qui leur est maintenant réservé. Si la carrière pour laquelle ils se sont préparés doit leur être fermée, la question devient des plus graves et pour eux et pour leurs parents.

M. HAZEN: Grâce aux dispositions prises, ceux qui ont le grade d'enseigne font en ce moment du service à bord des vaisseaux anglais. L'Ecole navale d'Halifax est maintenue, les études s'y poursuivent, et nous comptons faire en sorte que ceux qui en sortiront fassent partie du personnel des relevés hydrographiques. Nous y en avons déjà adjoint un ou deux sur leur propre demande. Dans le service des relevés hydrographiques, les connaissances nautiques sont chose essentielle. Nous entendons prendre soin de ces jeu-

nes gens et veiller à ce qu'ils ne soient victimes d'aucune injustice.

M. OLIVER: On apprendra avec plaisir que le Gouvernement va prendre des dispositions assez satisfaisantes à l'égard de ces jeunes gens; mais s'il maintient l'Ecole navale d'Halifax, cela signifie qu'il va s'en tenir aux conditions actuelles. Se propose-t-il de maintenir cette école dans le but de fournir des officiers canadiens à la marine anglaise?

M. HAZEN: Cette question est présentement à l'étude. Nous comptons que l'Ecole navale servira à préparer les jeunes gens au service des relevés hydrographiques et à d'autres carrières, et non pas uniquement à celle de marin, tout comme on voit le Collège militaire de Kingston préparer des jeunes gens à d'autres carrières que celle d'officier. Le nombre des gradués du Collège militaire de Kingston qui embrassent la carrière d'officier est relativement restreint; l'instruction qu'ils puisent là les prépare à faire autre chose. On en voit beaucoup qui deviennent ingénieurs ou embrassent quelque autre état; c'est pourquoi nous comptons que l'Ecole navale d'Halifax jouera un rôle semblable, c'est-à-dire que les jeunes gens y puiseront une instruction qui leur permettra d'embrasser d'autres carrières que celle d'officier de marine.

M. MICHAEL CLARK: Je considère que sur cette question il ne faut pas se montrer trop exigeant à l'égard du Gouvernement. Il faudra un certain temps pour lui faire perdre le goût des contributions et le ramener au souci du développement du pays. Les ministres ont fréquenté M. Churchill qui déploie un peu partout une assez grande activité.

Je remarque que l'Annuaire naval du Canada de cette année donne clairement à entendre que le péril allemand est un stupide épouvantail dont il ne doit plus être question en notre pays. Cet annuaire est l'organe de ceux-là mêmes qui, il y a un an, exploitaient le péril allemand. Pour ma part, je considère qu'en cette matière nous devons nous montrer sympathiques au Gouvernement. Il faudra aux ministres un certain temps pour sortir de l'ornière où ils sont embourbés, mais je me plais à espérer qu'ils finiront par redevenir de bons Canadiens, par suivre l'exemple de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, et que, se trouvant en aussi bonne compagnie, ils ne se croiront pas dépourvus de loyalisme. Je suis fermement convaincu qu'ils finiront par considérer que le Canada est aussi loyal que les autres parties de l'empire.

Ce service des relevés hydrographiques ne saurait manquer de donner d'excellents résultats; mais le pays ne désire pas que le Gouvernement aille trop vite, et si ce service doit servir de transition facile entre le régime des contributions et celui dont on n'aurait jamais dû se départir, eh bien! patientons un peu. Je prie mon honorable collègue d'Edmonton (M. Oliver) de se ranger à mon avis et, sur la foi de cette entente provisoire, de laisser voter ces crédits du ministre.

M. HAZEN: Je suis bien aise que l'attitude du Gouvernement à cet égard trouve un aussi vaillant champion dans la personne de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark).

M. GAUVREAU: Je ne suis pas expert en la matière, mais j'y porte un vif intérêt, vu que mon fils a l'honneur de faire partie du service naval, où il s'applique de son mieux à apprendre à défendre sa patrie et, le cas échéant, l'empire britannique. Dois-je comprendre qu'il devra retourner à l'Ecole navale? Depuis deux ans, j'ai dû faire d'assez forts déboursés, et j'aimerais à savoir s'il me faudra encore défrayer mon fils pendant une autre année.

M. HAZEN: Je crois au contraire que le fils de l'honorable député n'aura aucuns frais à couvrir. S'il devient officier, il touchera une solde.

M. GAUVREAU: Cela me satisfait.

M. SINCLAIR: Mon honorable collègue d'Halifax (M. Maclean) a rappelé ce soir que le "Niobé" a passé tout l'été au quai d'Halifax et, autant que je sache, le "Rainbow" a dû, de son côté, rester amarré à quelque quai du littoral du Pacifique. J'aimerais à savoir combien il y a d'hommes à bord du "Niobé" et du "Rainbow", et quel service ces navires sont réellement censés effectuer. A en juger par les déclarations que le ministre a faites ce soir, on dirait que le Gouvernement ne se propose pas de maintenir plus longtemps le service de la marine, puisqu'il a annoncé que les élèves, une fois leurs études terminées, prendront du service dans la marine anglaise. Si le Gouvernement a décidé qu'il n'y aura pas de marine canadienne, je m'explique difficilement qu'il y ait lieu d'ouvrir le présent crédit. Qu'a-t-on besoin de maintenir, au prix de $30,000 ou $40,000, un personnel qui n'aura rien à faire? Le ministre devrait s'expliquer sur ce point.

M. HAZEN: La protection des pêcheries, les relevés hydrographiques et autres services relevant du département des Affaires navales absorberont plus des deux tiers de ce crédit. C'est à nous qu'il incombe de veiller à l'entretien des stations navales d'Halifax et d'Esquimault, en conformité de la convention faite lorsque le gouvernement anglais nous livra ces stations. Chacune d'elles a son personnel, et c'est là qu'a lieu le radoub des navires de l'Etat, y compris ceux qui servent à la protection des pêcheries. De plus, le maintien du service naval à Halifax nécessite l'emploi d'un certain nombre d'aides aux écritures aux bureaux d'Ottawa et ailleurs, sans compter le travail qui se rapporte au " Niobé " et au " Rainbow ". A bord de chacun de ces navires il y a environ 150 hommes qui ont été engagés pour une certain nombre d'années et que nous ne pouvons pas congédier.

A ceux qui prétendent que certaines circonstances font que le département du service naval devient inutile, je répondrai que l'abolition du service naval ne réduirait pas d'un sou le chiffre des crédits destinés au défrai de l'administration centrale, parce que le personnel du ministère de la Marine et des Pêcheries n'est pas assez nombreux à l'heure qu'il est pour accomplir tout le travail qui se rattache à l'école de marine, aux chantiers et autres services. La seule économie que l'on pourrait peut-être faire, ce serait de retrancher le traitement d'un sous-ministre; mais il ne faut pas oublier que s'il est d'autres ministères qui font de plus grandes dépenses que celui de la Marine et des Pêcheries. c'est ce dernier, y compris le département du service naval, qui embrasse les objets les plus divers. Le volume du travail a accusé une augmentation telle en ces dernières années, qu'il serait vraisemblablement impossible de ne rattacher le tout qu'à un seul département administratif; ce que j'en sais me fait dire qu'il faudrait de toute nécessité répartir la direction du travail du ministère entre deux sous-chefs.

Autrefois, quand les affaires du ministère étaient moins volumineuses, il y avait un sous-ministre de la Marine et un sous-ministre des Pêcheries; mais les choses ont changé: on a, depuis ce temps-là, rattaché à ce ministère une foule de service dont nos devanciers ne prévoyaient pas l'établissement. Lors même que l'on abolirait le département du service naval, un seul sous-chef pourrait bien difficilement veiller à l'expédition de toute la besogne du ministère.

M. OLIVER: Bien que son explication soit très complète et fort lucide, le ministre devra reconnaître que l'existence d'un département des affaires navales en l'absence d'une marine est bien propre à fournir aux membres de la gauche un sujet de légitime discussion. Mon honorable ami a fait un rapprochement entre les conditions de l'instruction militaire et celles de l'instruction navale, instruction donnée dans l'un et l'autre cas par les soins de l'Etat. Il existe une profonde différence. Pour ce qui est de l'instruction militaire, nous avons une troupe permanente et une multitude de soldats volontaires.

M. HAZEN: Je crois que le nombre des gradués de Kingston qui s'engagent dans la troupe permanente est relativement restreint.

M. OLIVER: C'est possible; mais ils ont du moins un champ où exercer leurs aptitudes après avoir reçu l'instruction qu'ils recherchent. Quant aux volontaires, le champ qui leur est ouvert est assurément beaucoup plus vaste encore. Ceux qui ont suivi les cours du Collège militaire de Kingston ont mille manière de rendre d'utiles services dans la carrière pour laquelle leur éducation les a tout particulièrement formés. Dès avant leur entrée au Collège, ils sont au fait des conditions de l'emploi dans la carrière à laquelle ils se destinent, tandis que les élèves de marine ont commencé le cours de leurs études avec la conviction qu'ils trouveraient une carrière dans la marine du Canada. Or, de l'aveu même de l'honorable ministre, nous avons un service naval qui serait tout à fait complet s'il n'était veuf de sa marine, et les jeunes gens qui se sont préparés à consacrer leur temps et à mettre leurs talents au service de la marine canadienne se trouvent dans une situation fâcheuse pour eux et peu à l'honneur du Gouvernement.

Je considère que nous avons le droit de savoir ce que le Gouvernement se propose de faire des deux navires de guerre qu'il a en sa possession. Va-t-il les tenir en armement ou en désarmement? Va-t-il les laisser amarrés, l'un à Halifax et l'autre à Esquimault, avec des équipages incomplets et dans un état qui les rend parfaitement inutiles? Si telle est l'intention du Gouvernement, nous avons le droit de le savoir, de le savoir à l'heure où il veut se faire ouvrir ce crédit. Il s'agit en ce moment de voter une somme de $30,000 destinée à défrayer l'ad-

ministration civile de la marine canadienne; or l'ouverture du crédit n'a aucune raison d'être, puisqu'il ne doit pas y avoir de marine.

Mon honorable ami a démontré mieux que nul autre n'aurait pu le faire que l'on aura quand même besoin de l'argent et qu'il y aura d'autres travaux à exécuter; mais cela ne constitue pas une réponse à la question. Nous avons un service de la marine et nous avons aussi deux navires de guerre; ou ceux-ci sont propres au service ou ils ne le sont pas. Le Gouvernement les tient-il ou se proposa-t-il de les tenir en un état qui les rende propres au service? Entend-il poursuivre la réalisation du programme dont l'adoption motiva l'établissement de l'Ecole navale et l'acquisition de ces deux vaisseaux—autrement dit, va-t-il continuer de préparer les jeunes Canadiens à occuper des postes importants dans une marine appartenant au Canada, équipée et dirigée par nous-mêmes? Je considère qu'à l'occasion de l'examen du présent crédit, nous avons pleine raison d'exiger du ministre qu'il nous fasse part en termes non équivoques des intentions du Gouvernement.

M. HAZEN: Le "Niobé" et le "Rainbow" sont tous deux tenus en bon état; on ne les a pas laissés se détériorer. Ils sont en aussi bon sinon en meilleur état qu'à l'époque où le gouvernement du Canada en fit l'acquisition. Quant à savoir ce qu'on en fera, c'est une question qui est en ce moment à l'étude. Je crois bien que nous n'obtiendrions rien du "Rainbow" si nous voulions le vendre à l'amirauté anglaise ou à quelque autre institution de ce genre, parce qu'un navire de ce type ne serait d'aucune utilité à une marine de guerre constituée d'après les conceptions contemporaines. Obtiendrait-on un prix quelconque du "Niobé"? J'en doute. Le Gouvernement anglais consentirait peut-être à reprendre ces deux navires pour nous en débarraser, mais je doute fort que nous trouvions jamais à les vendre. C'est une question que nous sommes à étudier.

L'honorable député me demande de faire connaître le programme naval du Gouvernement; il doit cependant savoir que le premier ministre, celui à qui il appartient, en pareille matière, de dévoiler les intentions du Gouvernement, a maintes fois déclaré ici même qu'avant de lier le pays à un programme naval, il annoncerait d'abord ce programme à la Chambre pour le soumettre ensuite au peuple. Le premier ministre ayant fait cette déclaration à diverses reprises, l'honorable député admettra, j'aime à le croire, qu'il ne convient guère d'exiger que je dise ce soir quel sera le programme du Gouvernement en matière navale, et nul ne sait mieux que lui à quel point il serait déplacé de ma part de faire une telle déclaration.

M. MURPHY: Je ne vois pas que l'on puisse trouver rien d'inconvénient à ce que demande mon honorable collègue (M. Oliver), qui se rappelle sans doute les réponses que le ministre de la Marine et des Pêcheries donnait, il y a deux ans, au sujet de l'abrogation de la loi du service de la marine. Dans ces réponses, le ministre annonçait l'abrogation de cette loi, disant que le Gouvernement, après avoir consulté l'amirauté anglaise, ferait connaître son programme définitif en matière navale et le soumettrait au peuple. Eh bien! le Gouvernement a consulté l'amirauté, mais n'a pas fait connaître son programme naval au pays et n'a pas encore pris de mesures en vue d'un appel au peuple sur la question de la marine. Je considère donc, eu égard aux réponses que le ministre de la Marine et des Pêcheries avait déjà faites à certaines questions, que la demande formulée ce soir par l'honorable député d'Edmonton n'a rien de déplacé.

Si le ministre daignait regarder autour de lui, il observerait que ses amis et partisans de la province de Québec portent un vif intérêt à cette question. En effet, le nouveau représentant de Châteauguay (M. Morris) s'est avancé de plusieurs sièges afin de se rapprocher du ministre et d'entendre ce qui se dit—dans le but, sans doute, de se mettre en mesure d'éclairer les électeurs auxquels, dit-on, il aurait fait certaines promesses à ce sujet.

M. J. J. HUGHES: Le ministre dit qu'il y a plus de cent hommes à bord du "Niobé", à Halifax. Je suppose que ces hommes font un apprentissage quelconque. Mais que peuvent-ils apprendre à bord d'un navire amarré au quai? Une partie importante de leur apprentissage ne comprend-elle pas la manœuvre en pleine mer? L'entretien de ces hommes coûte très cher au pays et je doute fort que ce que l'on leur apprend soit utile au pays ou à eux-mêmes. Si le Gouvernement a l'intention d'abroger la loi du service naval, ne pourrait-on pas prendre des arrangements pour que ces hommes se livrent à d'autres occupations et apprennent un métier qui puisse leur servir? C'est un gaspillage de maintenir une centaine d'hommes dans les conditions actuelles, aux frais du pays. Je trouve extraordinaire que

l'on maintienne cet équipage dans une oisiveté presque absolue et peut-être dans des conditions peu favorables.

M. HAZEN: Ces marins se sont engagés en Angleterre, avant le départ des navires pour le Canada. A bord des navires de guerre, il y a de nombreuses machines très compliquées. Plusieurs de ces marins sont de simples matelots, mais un certain nombre d'entre eux ont acquis les connaissances nécessaires pour prendre soin des machines. Le temps de leur engagement n'est pas encore expiré et nous ne pouvons pas les renvoyer avant la fin de leur engagement. D'ailleurs, leur présence à bord est nécessaire pour prendre soin du navire, pour l'empêcher de se détériorer et pour tenir les machines en ordre. C'est à ce travail que la plupart d'entre eux sont employés actuellement.

M. SINCLAIR: Quelle somme a coûté l'an dernier l'entretien du "Niobé" et du "Rainbow"?

M. HAZEN: Je n'ai pas le renseignement sous la main, car je ne prévoyais pas que cette question serait posée au sujet des crédits concernant le gouvernement civil.

M. MICHAEL CLARK: J'espère encore que le Gouvernement refusera d'agir inconsidérément dans cette affaire. Nous n'avons pas été peu surpris d'apprendre que le " Rainbow " est en si mauvais état et il est regrettable de voir les deniers publics ainsi dilapidés. Je lisais l'autre jour que sir Herbert Lyon reprochait à l'amirauté anglaise d'avoir fait servir comme cible, sans le consentement du parlement, un navire appelé " Empress of India ", qui aurait pu être vendu pour la somme de 45,000 livres. C'est un fait qui mérite d'être porté à la connaissance de la Chambre et signalé à l'attention du ministre. Cela lui fera peut-être comprendre qu'il est bon d'agir avec prudence, car je n'ai aucun doute que les contribuables de ce pays, surtout dans les temps pénibles que nous subissons, ne sont pas disposés à dépenser des sommes considérables pour procurer des cibles. Il y a une autre raison qui me pousse à rappeler cet incident. Si le " Rainbow " est devenu inutile, nous pourrions peut-être le revendre au gouvernement anglais qui lui, s'en servira comme cible. Il me semble qu'un navire est toujours assez bon pour être démolis. Comme je suis un homme économe et que je tiens à faire mon devoir en surveillant jalousement les intérêts des contribuables de ce pays, je conseillerais au ministre de se renseigner sur la nature des cibles en usage dans la marine anglaise, pour voir s'il ne pourrait pas tirer parti du " Rainbow " de cette manière.

M. HAZEN: Mon honorable ami peut être certain que sa proposition recevra toute l'attention qu'elle mérite.

M. CARROLL: Il y a certaines choses concernant le "Niobé" et le "Rainbow" que j'avoue ne pas comprendre. Le ministre prétend que, pour le moment, il est tout à fait impossible de se débarrasser de ces navires ou d'obtenir quoi que ce soit en échange. Cela veut dire qu'ils ne valent rien, et s'ils sont sans valeur aucune, comment pourraient-ils se détériorer. Pourquoi alors, dépenser notre argent pour maintenir une centaine d'hommes à bord du "Niobé" à Halifax, si ce navire ne vaut rien et si le Gouvernement est incapable d'obtenir quoi que ce soit en échange? Pourquoi continuer à payer, à même les deniers publics, une centaine d'hommes pour empêcher des machines sans valeur de se détériorer? Je ne comprnds rien à cette manière de faire les affaires.

Je suppose que lorsque le ministre a prétendu qu'il ne pouvait pas se défaire de ces navires, il a voulu laisser entendre que le gouvernement Laurier avait commis une faute et avait acheté des navires qui ne valaient rien. Ils n'avaient certainement aucune valeur come unité de combat quand ils ont été amenés au Canada. Ce n'est pas dans cette intention qu'ils ont été achetés. Ils devaient servir de navires écoles. C'est à bord de ces navires que nos jeunes gens devaient apprendre la manœuvre, le maniement des machines et tous les détails qui entrent dans la navigation d'un croiseur. Je partage absolument la manière de voir de l'honorable député de Red-Deer. Si ces navires ne valent rien, pourquoi dépenser $20,000 pour les empêcher de se détériorer? C'est de la mauvaise administration.

M. OLIVER: La question que j'ai posée trouve son excuse dans les remarques faites par l'honorable député du Cap-Breton. Mon intention n'était pas de demander au Gouvernement de nous faire l'exposé de sa politique navale; je voulais simplement savoir ce qu'il entend faire du "Niobé" et du "Rainbow". Ainsi que l'a expliqué l'honorable député de Cap-Breton, ces navires ont été achetés pour l'instruction des jeunes Canadiens qui désirent entrer dans la marine; pour leur fournir l'occasion d'acquérir des connaissances pratiques dans la navigation et la manœuvre des navires de guerre.

Le ministre nous a appris ce soir que les jeunes gens qui ont pris du service trouveront des positions, les uns dans la marine anglaise, les autres dans le service hydrographique, et la conclusion à tirer de ces renseignements, c'est que la carrière navale sera ouverte aux Canadiens.

On nous demande des crédits pour payer les salaires des commis aux écritures dans le département des Affaires navales, bien que nous n'ayons pas de navires et bien que le Gouvernement n'ait pas l'intention d'en avoir, autant du moins qu'il est possible d'en juger. Si le Gouvernement faisait de fortes dépenses tous les ans pour des fins absolument inutiles, on lui demanderait certainement compte de sa conduite. Je n'ai aucun doute que le ministre est prêt à donner des explications sur cette question.

M. LAFORTUNE: Monsieur le président, je me demande pourquoi on dépense de l'argent pour la marine, pourquoi on voterait ce crédit?

J'aurais bien voulu entendre les honorables députés de Terrebonne (M. Nantel) et de Dorchester (M. Sévigny), les anciens nationalistes, j'aurais voulu avoir leur opinion sur ce point.

Du côté de la gauche tout le monde parle sur cette question pendant que les députés de la droite sont muets; il n'y a que l'honorable ministre de la Marine qui répond aux objections de la gauche.

Je voudrais bien que M. Lespérance donne son opinion sur ce point?

Seriez-vous surpris d'entendre répéter, monsieur le président, ce que l'honorable député de Dorchester disait au cours de la lutte électorale, en octobre dernier, dans Châteauguay? Il disait que le "Niobé" et le "Rainbow" n'étaient que deux vieilles cuvettes qui ne valaient absolument rien.

Et on nous demande maintenant de l'argent pour entretenir ces cuvettes-là. Ce n'est pas juste.

L'honorable député de Montmagny (M. Lespérance) demande le rappel de la loi de la marine. Je vais voter avec lui à deux mains. Pourquoi voter cet argent maintenant? Attendons que la loi de rappel soit votée, et on enverra ces deux vaisseaux en Angleterre pour être vendus comme du vieux fer.

Quant à moi, je m'oppose fermement et péremptoirement à ces dépenses. Puisque ce sont de vieilles cuvettes, qu'on les laisse tomber en bottes.

M. H. BOULAY: Monsieur le président, il me semble que l'honorable député de Montcalm (M. Lafortune) en avait dit assez long pendant les quatre ou cinq heures qu'il a parlé l'année dernière sur cette question pour qu'il pût nous dispenser des remarques qu'il vient de faire.

Je suis étonné de l'attitude prise par l'honorable député, lui qui a voté, en 1910, la loi de la marine à la demande du gouvernement Laurier, loi qui autorisait la construction d'une marine de guerre composée de douze ou quinze vaisseaux. Si le Gouvernement trouvait bon de continuer l'œuvre commencée par le parti de l'honorable député de Montcalm, ce député devrait avoir le courage qu'il a montré en 1910 et ne pas se contredire comme il le fait aujourd'hui. Qu'il laisse au moins le temps au Gouvernement de se débarrasser de ses vieux vaisseaux dont son propre parti nous a doté.

L'été dernier, j'ai eu l'occasion de visiter Halifax et d'y voir le fameux "Niobé". L'honorable député de Halifax (M. Maclean) a demandé au ministre de la Marine pourquoi le "Niobé" était resté inactif, attaché au quai de Halifax. Il est resté inactif pour une bonne raison, c'est qu'il n'avait rien à faire, preuve que nous n'avons pas besoin d'un seul vaisseau de guerre et encore moins de douze.

Avec la politique du gouvernement libéral, nous aurions douze ou quinze vaisseaux attachés au quai, ce qui serait encore bien plus déplorable. Tout cela prouve que nous n'avons aucun besoin d'une marine canadienne et que, s'il y a lieu de faire quelque chose, la politique du Gouverement de donner une aide substantielle serait encore la plus sage des deux.

M. OLIVER: Le Gouvernement est-il prêt à dire que l'honorable député a exposé fidèlement la politique du Gouvernement, en disant qu'il ne fera rien?

M. HAZEN: Mon honorable ami aura-t-il l'obligeance de traduire ce qui vient d'être dit?

M. OLIVER: L'honorable député a déclaré en substance qu'il approuve la politique du Gouvernement qui est de ne rien faire.

M. SINCLAIR: Le Gouvernement n'a pas répondu aux questions de l'opposition concernant l'abrogation de la loi du service naval. Il y a deux ans, l'honorable député de Dorchester fit une interpellation et après de longs tâtonnements le Gouvernement répondit que la loi serait rapportée. Il y a actuellement à l'ordre du jour un bill à cet effet qui attend la deuxième lecture et si le Gouvernement entend faire adopter ce bill déposé par un député ministériel en vue, la Chambre ne devrait pas voter ce crédit

avant de savoir ce que le Gouvernement a décidé. Si le bill est adopté, il entraînera une réorganisation de tout le service et nous dispensera des services d'un certain nombre d'officiers dont les appointements sont compris dans ce crédit. Le ministre n'a donné aucune explication sur ce point. Nous devrions être informés d'une manière formelle et on devrait nous dire si le Gouvernement est disposé à appuyer le bill demandant l'abrogation de la loi du service naval.

M. HAZEN: Personne ne voudra prétendre sérieusement que le Gouvernement est tenu de faire connaître ses intentions au sujet d'un projet de loi déposé par un député, avant que ce projet de loi ne soit mis en discussion. Je refuse de croire que mon honorable ami parle sérieusement en posant cette question. Quand le bill viendra en discussion, l'honorable premier ministre ou un autre membre du Gouvernement fera certainement connaître l'attitude du cabinet. Ce serait certainement déplacé de ma part de dire en ce moment quelle sera l'attitude du Gouvernement et personne ne m'approuverait d'agir ainsi.

M. SINCLAIR: Je n'aurais pas posé la question si le Gouvernement n'avait pas fait connaître sa politique, il y a déjà deux ans. Je suppose que le Gouvernement est prêt à tenir la promesse qu'il a faite il y a deux ans d'abroger la loi du service naval. Si le Gouvernement a changé d'avis sur la question, je conçois que mon interpellation n'est pas régulière. La politique actuelle du Gouvernement est-elle la même que lorsqu'il a répondu, il y a deux ans, que la loi du service naval serait rapportée.

M. McCRANEY: Le ministre dit que les marins qui sont encore sur le " Niobé " et le " Rainbow " ont été engagés en Angleterre, pour un certain nombre d'années. Combien de temps doivent-ils rester encore au service du Canada?

M. HAZEN: Je suis informé par le sous-ministre que les engagements ont été faits pour différentes périodes. Les plus longs étaient de cinq ans et sont commencés il y a trois ans.

M. McCRANEY: Si je comprends bien, le " Niobé " et le " Rainbow " sont amarrés à leur quai?

M. HAZEN: Ils sont dans leurs ports respectifs.

M. McCRANEY: Ils ne font pas de croisières et ne sont pas utilisés pour les fins pour lesquelles ils ont été achetés. On les maintient en service uniquement pour fournir de l'emploi à un certain nombre d'hommes dont les engagements ont encore deux ou trois ans à courir et dont toute la besogne consiste à prendre soin de machines délicates dont on se sert sur ces navires. Ces hommes sont au plus beau moment de leur carrière, à l'époque où ils pourraient rendre les plus grands services à eux-mêmes, à leur pays, à l'empire ou à qui que ce soit, et on les condamne à l'inaction ou du moins à un travail inutile. Les instruments en question doivent être conservés en bon état, mais il n'y a pas de nécessité de les laisser à bord du " Niobé " et du " Rainbow ", s'il s'agit uniquement de les conserver en bon état. Si ces navires ne doivent pas être utilisés pour les fins pour lesquelles ils ont été achetés, il vaudrait mieux les dégréer, les désarmer et licencier les équipages.

M. HAZEN : Il est évident que mon honorable ami n'a pas bien saisi ce que j'ai dit. Je n'ai pas prétendu que les instruments étaient restés à bord, mais j'ai parlé des machines qui ne peuvent pas être enlevées. Le sous-ministre m'informe que les équipages sont constamment employés; la plupart d'entre eux ont déjà fait du service dans la marine anglaise. Nous sommes tenus de tenir le marché que nous avons conclu avec eux et si nous les renvoyons avant l'expiration de leur engagement, il nous faudra faire des arrangements avec eux et les indemniser.

M. OLIVER : Le ministre peut-il dire quelles sommes ont coûté le "Niobé" et le "Rainbow"?

M. HAZEN : Je n'ai pas les chiffres devant moi et le sous-ministre ne peut pas les dire de mémoire; quelques-uns des députés de la gauche qui faisaient partie du Gouvernement à l'époque où ces navires ont été achetés, sont peut-être en état de fournir le renseignement.

M. OLIVER : Voici ce que je tiens à faire ressortir. Des sommes considérables ont été consacrées à l'achat de ces navires, leur entretien coûte très cher et ils ne sont pas utilisés pour les fins pour lesquelles ils ont été achetés; autant que nous avons pu nous en rendre compte, le Gouvernement n'a pas l'intention de les utiliser à ces fins. Pendant tout ce temps-là, le pays paie l'intérêt sur le capital et les dépenses courantes, sans aucune utilité. Nous avons demandé et redemandé au ministre ce que le Gouvernement a l'intention de faire. Je considère que nous som-

mes parfaitement dans notre droit en posant cette question et je suis très surpris de constater que le Gouvernement n'est pas en état de répondre. La question est une de celles sur lesquelles les opinions sont très partagées, ainsi qu'on a pu s'en rendre compte par le débat de ce soir. L'honorable ministre se rappelle que lorsqu'il a été question hier d'aborder la discussion du budget aujourd'hui, il a été convenu entre le premier ministre et le chef de l'opposition que tous les crédits qui prêteraient à discussion seraient réservés. Le crédit dont il s'agit en ce moment, donne certainement lieu à la discussion et je demande à l'honorable ministre de vouloir bien le réserver.

M. HAZEN: J'espère n'avoir rien dit pour donner à mon honorable ami à penser que je considérais les questions de l'opposition comme déplacées ou irrégulières. Je comprends parfaitement quels sont les droits et les devoirs d'une opposition et je n'ai rien à redire aux questions qui me sont posées, quand le budget de mon département est en discussion devant la Chambre. Je me suis efforcé de toujours répondre de manière à donner satisfaction aux honorables députés de la gauche. Ayant moi-même siégé pendant neuf ans sur les bancs de l'opposition, dans un autre parlement, je sais qu'il est toujours difficile de fournir aux oppositionnistes tous les renseignements qu'ils demandent et il arrive bien souvent que tous les renseignements que le Gouvernement peut donner ne réussissent pas à satisfaire l'opposition.

Mon honorable ami ne s'attend certainement pas à ce que je fasse ce soir un exposé de la politique navale du Gouvernement. C'est une tâche que le premier ministre saura remplir quand le moment sera venu.

J'ai donné à mon honorable ami tous les renseignements que je pouvais au sujet de ces navires, du nombre des équipages et du travail que ces derniers ont à faire. J'ai aussi expliqué qu'il n'y a encore rien de décidé quant à ce que le Gouvernement fera de ces navires. Le département s'occupe sérieusement de la question et le cabinet en sera saisi dès que les experts du département lui auront soumis leur rapport.

Je ne vois pas ce que je pourrais ajouter de plus. Je n'aurais aucune objection à réserver le crédit, mais mon honorable ami aurait dû faire cette demande au commencement du débat. Je n'aurais pas hésité un instant à me rendre à son désir; mais voilà plus d'une heure que nous discutons tous les côtés de la question; j'ai répondu à toutes les questions, sauf que je n'ai pu donner le prix exact du "Niobé" et du "Rainbow." Dans les circonstances, je ne crois pas que l'honorable député soit autorisé à demander que le crédit soit réservé. Cependant, si l'honorable député et ses amis persistent à demander que le crédit soit réservé, je n'insisterai pas pour qu'il soit voté ce soir. Je dois faire remarquer, toutefois, que lorsque les crédits affectés à la marine viendront en discussion, dans quelques jours, l'opposition aura toute liberté de discuter cette question à fond et que je me ferai un devoir de fournir à mes honorables amis tous les renseignements et les explications qu'ils pourront désirer.

M. OLIVER: Je suis le premier à reconnatre la parfaite courtoisie dont l'honorable ministre fait preuve en toute occasion, et je le prie de croire que je ne lui reproche aucunement son attitude dans la présente circonstance. Mais mon honorable ami le député d'Halifax (M. Maclean) a demandé cet après-midi avant son départ de laisser cet item en suspens, et comme je vois qu'il va soulever une discussion, et vu aussi l'entente qui est survenue ce soir entre les deux leaders, je demanderai qu'on laisse cet article de côté pour le moment. Mon honorable ami le ministre de la Marine comprendra qu'en faisant cette demande je ne veux blâmer aucunement sa méthode de procéder à cette question.

M. HAZEN: Je comprends parfaitement l'attitude de l'honorable député d'Edmonton, et s'il désire que ce crédit reste en suspens, j'y consens bien volontiers; mais s'il nous faut reprendre toute cette discussion plus tard, il est malheureux qu'on n'ait pas soulevé ces objections avant la suspension. Néanmoins, je me rendrai à la demande de mon honorable ami.

(L'article est réservé.)

Administration centrale.—Département de la Milice.—Traitement du personnel et dépenses casuelles, $186,200.

Quelques VOIX: L'honorable ministre voudra-t-il donner des explications?

L'hon. M. SAM. HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense): Il n'y a pas d'autres augmentations que les augmentations réglementaires.

M. PROULX: Que comprend l'item de $11,000 sous le titre de dépenses diverses? Est-ce là un autre voyage en Angleterre?

M. HUGHES: Non, ce n'est pas un voyage en Angleterre. Lorsque le budget principal viendra en discussion, je donnerai avec plaisir à mon honorable ami tous les détails du voyage en Angleterre, et je suis

certain qu'il regrettera de ne pas nous avoir accompagné et de ne pas s'être fait soldat lorsqu'il était jeune.

M. PARDEE: Quelles sont ces dépenses diverses?

M. HUGHES: Ce sont diverses petites dépenses, et des frais de voyage.

M. PARDEE: Voulez-vous nous donner quelques détails?

M. HUGHES: Les frais de voyage des fonctionnaires civils du ministère sont compris dans cet item.

M. PARDEE: Je ne veux pas me faire inquisiteur, mais il me semble que les explications du ministre sont un peu vagues: menues dépenses diverses.

M. HUGHES: Ce sont des frais de voyage.

M. PARDEE: Cette somme de $11,000 est-elle entièrement faite de petites dépenses ?

M. HUGHES: Oui, entièrement de petites dépenses—les frais de voyage des fonctionnaires qui sont allés à Toronto, à Québec ou ailleurs. Ce sont les fonctionnaires civils du ministère, non pas les militaires.

M. MURPHY: L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) nous a expliqué, au sujet d'un crédit pour dépenses diverses sous le titre de dépenses casuelles, que les frais de voyage que l'on avait coutume d'inscrire comme crédit spécial, ont été portés sous le titre "dépenses diverses" dans les dépenses casuelles, et que son budget a par le fait été augmenté d'autant. Celui de l'honorable ministre de la Milice et Défense, sous le titre "dépenses diverses" reste apparemment au même chiffre que l'année dernière. Le ministre de la Milice n'a pas suivi alors dans son département le mode que vient de nous expliquer le ministre de la Milice et de la Défense.

M. HUGHES: Je crois que mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries suit la même méthode que nous.

M. MURPHY: Non.

M. HUGHES: Nous avons toujours inscrit nos frais de voyage sous ce titre. Je ne sais pas ce que fait le Service naval. Je ne conduis pas ce service; je m'en tiens à mon département.

M. NEELY: Je demanderai au ministre si dans cet article de dépenses diverses ne sont pas compris, par exemple, les frais de voyage et autres dépenses imprévues occasionnées par la visite d'officiers militaires, des officiers d'Angleterre, par exemple, que le ministre de la Milice et de la Défense peut avoir jugé à propos de recevoir comme ses hôtes, ainsi que c'était son devoir. L'item couvrirait-il aussi les dépenses d'un officier en visite au Canada que le ministre, qui s'était décoré d'un insigne sur lequel étaient écrits les mots "L'Angleterre et l'Empire", aurait conduit à un pique-nique politique, où cet officier a dû se trouver mal à son aise, dans un pays ou toutes les classes de la population sont censées être loyales à l'empire, auquel nous sommes tous si fiers d'appartenir. Je voudrais savoir ce qui en est.

M. HUGHES: Si le ministre de la Milice reçoit un officier il le fait à ses frais. Il ne fait rien payer au Trésor public. Si le ministre de la Milice conduit quelqu'un à une réunion—je suppose que mon honorable ami veut parler de la réunion à Queenstown-Heights—il le fait à ses propres frais et en prend la responsabilité. S'il porte un insigne, le ministre de la Milice et de la Défense est responsable de son acte. Il ne demande pas à personne quelle sorte d'insigne il devra porter en cette occasion.

M. NEELY: Peu m'importe l'insigne que le ministre veut porter, nous savons tous ce qu'était cet insigne; c'est un détail qui n'est pas important. Je demande seulement si cet item de $11,000 pour dépenses diverses comprend des frais de réception d'officiers étrangers, ou d'un officier anglais que le ministre a conduit à un pique-nique. Si le ministre nous dit qu'il paie lui-même les frais de réception des visiteurs, je ne trouve rien à redire à cela; mais dans la circonstance particulière dont il a parlé, le ministre a-t-il payé sur ses propres fonds les dépenses de l'officier en question, et paie-t-il les dépenses des officiers qui nous visitent lorsqu'ils voyagent dans notre pays?

M. HUGHES: L'honorable député a parlé d'un incident qui a eu lieu au pique-nique à Queenstown Heights. Je prends la responsabilité de tout ce qui s'est passé en cette circonstance. Lorsque le général Ian Hamilton a visité le Canada comme inspecteur général, toutes ses dépenses ont été prises sur le crédit général, mais cela n'a pas de rapport à l'administration centrale, et l'incident dont parle mon honorable ami n'a rien à faire avec le présent item.

M. NEELY: S'il n'a rien à faire avec cet item, c'est tout ce que je voulais savoir du ministre. Mon honorable ami comprend, naturellement, que lorsque le temps en sera arrivé, nous espérons que cette question sera discutée comme elle le doit.

M. HUGHES: Je me ferai un plaisir d'en donner l'occasion à mon honorable ami.

M. NEELY: Nous aimerions à avoir quelques renseignements au sujet de ce voyage à Queenstown-Heights.

M. PARDEE: Le ministre a expliqué que cet item de $11,000 comprenait seulement les frais de voyage des fonctionnaires de son département?

M. HUGHES: Les fonctionnaires civils.

M. PARDEE: Les fonctionnaires civils; ce sont les seules dépenses comprises dans cet item de $11,000.

M. HUGHES: L'item est formé en grande partie de ces dépenses.

M. PARDEE: Neuf mille dollars serait-il à peu près le chiffre de ces frais de voyage?

M. HUGHES: Je crois qu'ils s'élèvent à plus que cela.

M. OLIVER: Je regrette de n'avoir pas une très grande expérience des choses militaires, mais comme simple profane, je suis porté à croire que $11,000, pour les frais de voyage des fonctionnaires civils du ministère de la Milice, sont une somme trop considérable. Je ne vois pas comment ces fonctionnaires aient à voyager autant que cela. Je le comprendrais s'il s'agissait des fonctionnaires militaires, mais des fonctionnaires civils.

M. HUGHES: Si cette question avait été posée par un membre de la gauche qui n'a jamais siégé dans le conseil des ministres, nous n'aurions pas à nous en étonner; mais ce crédit est le même que mon honorable ami a sanctionné lorsqu'il siégeait avec ses collègues dans le cabinet. Je ne crois pas que ce crédit ait été augmenté depuis l'époque où il était ministre. C'est le même qui a été voté depuis des années.

M. OLIVER: Le ministre fait trop de compliments au Gouvernement.

M. SINCLAIR: En parcourant le rapport de l'auditeur général, je constate que les dépenses casuelles de l'administration centrale du ministère de la Milice s'élevaient, l'année dernière, à $22,028. Je ne sais pas si ce sont les mêmes dépenses dont il s'agit dans le moment, mais le chiffre est le double de l'item que nous discutons.

M. HUGHES: Si l'honorable député examine le Budget, il verra que cet item comprend les dépenses casuelles, les commis supplémentaires, les dépenses d'impressions, de papeterie et autres.

M. SINCLAIR: Sont-ce les mêmes dépenses que celles que nous discutons maintenant?

M. HUGHES: Nous discutons présentement l'un des trois items qui forment toutes les dépenses casuelles. Si l'honorable député se reporte à la page 13 du Budget il verra que l'article comprend ces trois items.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre de la Milice se propose-t-il de pourvoir prochainement au paiement des réclamations des volontaires de la campagne des fénians? J'ai reçu, ainsi que d'autres de mes collègues, plusieurs demandes de renseignements à ce sujet. Plusieurs vétérans ont envoyé leurs réclamations, et comme il a été annoncé que la loi expirait le 31 décembre, ces derniers désireraient de savoir si leurs réclamations seront payées ou non.

M. HUGHES: Le Gouvernement a l'intention de faire adopter toutes les lois nécessaires pour protéger les droits de tous ceux qui ont présenté des réclamations. Il y a au Feuilleton plusieurs demandes de renseignements qui se rapportent à cette question, et le Gouvernement y répondra lorsque le temps en sera venu, mais je puis dire dès maintenant que toutes les réclamations qui ont été approuvées seront payées. Le ministre de la Milice n'a rien à faire au paiement de ces réclamations. Il émet simplement les mandats et c'est le ministre des Finances qui paie.

Administration centrale.—Département de l'Intérieur.—Traitement du personnel et dépenses casuelles, $1,258,256.

L'hon. W. E. ROCHE (ministre de l'Intérieur): Les augmentations réglementaires s'élèvent à $33,357, et les autres augmentations causées par l'emploi d'un plus grand nombre de commis, s'élèvent à $83,700, ce qui forme un total de $116,957. Il y a eu certaines diminutions par le fait de nominations aux postes laissés vacants à la suite de promotions, démissions, etc. Dans chaque cas les nouveaux commis sont entrés au minimum du traitement de la division à laquelle ils ont été promus.

M. CARROLL: Les dépenses pour frais de voyage paraissent avoir augmenté considérablement.

M. ROCHE: Cela s'explique par le fait que ces dépenses, qui autrefois étaient prises sur les crédits des différents services, seront à l'avenir payées sur celui-ci.

M. OLIVER: Y a-t-il augmentation dans le total comparé avec l'année dernière?

M. ROCHE: Les crédits actuels sont basés sur ceux de l'année dernière.

M. OLIVER: Il paraît y avoir une augmentation d'environ 88 fonctionnaires.

M. ROCHE: L'honorable député, qui a été autrefois ministre de ce département, comprendra l'explication que je vais en donner. Le ministère de l'Intérieur comprend plus de huit cents employés et dans le cours de l'année dernière nous avons eu de 60 à 145 commis temporaires en différents temps. La loi ne permet d'employer ces commis temporaires que pendant six mois. Autrefois, lorsque ces commis avaient passé six mois dans un département et n'avaient pas subi pendant ce terme les examens, on les transférait dans un autre département où ils restaient encore six mois, et ainsi de suite. Cette pratique a été abolie, et maintenant, à moins qu'ils ne passent leurs examens dans le cours des premiers six mois, ces employés temporaires sont obligés d'abandonner le service, et généralement juste au moment où ils étaient devenus habiles à faire leur travail. J'ai consulté les chefs des différents services, et afin d'éviter l'emploi d'un aussi grand nombre de commis temporaires, on est venu à la solution qu'il valait mieux dans l'intérêt du service, et qu'il serait plus économique, d'avoir un plus grand nombre d'employés permanents. Il nous faudra naturellement employer encore des commis temporaires, mais leur nombre sera considérablement diminué.

M. OLIVER: L'augmentation, alors, n'est qu'apparente.

M. ROCHE: Exactement.

M. OLIVER: Je me suis opposé il y a quelques instants à l'adoption des crédits du service naval, mais afin de faciliter l'expédition des affaires, je crois qu'il vaut mieux que je retire mon objection et que je laisse adopter ce crédit.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je vous remercie.

M. OLIVER: Mais il est compris que la discussion pourra être continuée lorsque les autres crédits pour le service naval seront demandés.

M. HAZEN: Oui.

Administration centrale.—Département du Travail.—Traitement du personnel, $52,412.50. Dépenses casuelles, $15,000.

L'hon. T.-W. CROTHERS (ministre du Travail): Nos honorables collègues remarqueront que le personnel du département a été augmenté d'un fonctionnaire, et de $700 pour les traitements. Le nouveau fonctionnaire est un messager. Sa nomination et son traitement expliquent l'augmentation de $700. Le crédit pour les dépenses casuelles est le même que l'année dernière.

M. CARROLL: Les journaux de la Chambre nous apprennent qu'un nouveau bill sera proposé pour modifier la loi concernant les différents industriels, de façon a ce qu'elle s'applique à toutes les categories d'emploi. J'ai inscrit une question au Feuilleton pour lundi prochain à ce sujet, mais je serais heureux si le ministre pouvait me donner les renseignements dès maintenant.

M. CROTHERS: Il y aura plus tard dans le budget un crédit pour l'application de la loi concernant les différents industriels, et mon honorable ami pourrait peut-être attendre que ce crédit vienne en discussion. Ce serait plus régulier.

M. CARROLL: Ce crédit viendra-t-il en discussion ce soir:

M. CROTHERS: Je ne le crois pas; nous ne votons présentement que les crédits de l'administration centrale.

Administration centrale.—Revenu de l'intérieur, $182,087.50. Dépenses casuelles, $10,000.

M. MURPHY: Le ministre du Revenu de l'intérieur sera-t-il assez bon d'expliquer l'augmentation du personnel dans son département?

L'hon. W.-B. NANTEL (ministre du Revenu de l'intérieur): Nous avons nommé un assistant sous-ministre, M. J. U. Vincent, à un traitement de $3.350. Dans la division de l'analyste en chef, le docteur McGill, nous avons deux analystes nouveaux, M. Dawson et M. Papineau Couture.

M. MURPHY: Quels sont les nouveaux employés dans la division des poids et mesures?

M. NANTEL : Nous avons un inspecteur en chef, M. Way, qui était assistant, l'année dernière, et qui a eu de l'avancement. Son traitement est de $2,800.

M. MURPHY: Quel est le sous-ministre actuel?

M. NANTEL: M. W. Himsworth.

M. MURPHY: Se retire-t-il du service?

M. NANTEL: Il se retirera prochainement.

M. MURPHY: Quand?

M. NANTEL: Probablement le printemps prochain.

M. MURPHY: Vers quelle date?

M. NANTEL: Vers le mois d'avril, je suppose.

M. MURPHY: Qui lui succèdera?

M. NANTEL: Ce n'est pas encore décidé, mais le sous-ministre adjoint, M. Vincent, a été nommé *cum futura successione.*

M. NESBITT: Sous le titre "Dépenses diverses", je vois une augmentation de $1,000. Pourquoi cette augmentation?

M. NANTEL: C'est pour des dépenses imprévues, telles qu'abonnements à des journaux, téléphones, télégrammes, etc.

M. NESBITT: Abonnements à des journaux?

M. NANTEL: Oui, ily en a plusieurs dans le département.

M. NESBITT: Je sais que beaucoup de personnes s'abonnent à des journaux dont ils n'ont pas besoin, mais je ne savais pas que c'était la coutume au département.

M. NANTEL: La coutume a toujours existé. Il en était ainsi lorsque je suis arrivé à la tête du département.

M. ROBB: Le ministre voudra-t-il nous dire s'il se propose de présenter une loi pour réglementer la fabrication, la vente et l'usage des explosifs.

M. NANTEL: Cela n'est pas du ressort de mon département.

M. ROBB: C'était de son ressort à la session dernière.

M. NANTEL: Cela appartient au département des Mines.

M. CARROLL: Puis-je demander au ministre si les côtres du revenu, dont il a été question cet après-midi, sont du ressort de son département?

[M. Murphy.]

M. NANTEL: Non, ils sont dans le département des Douanes.

M. CARROLL: Je voulais m'informer parce que j'ai eu quelques difficultés à les placer.

M. NANTEL: Ils ne sont pas dans mon département.

M. SINCLAIR: Combien y a-t-il d'inspecteurs des poids et mesures dans la Nouvelle-Ecosse, et quels sont leurs noms et leurs appointements?

M. NANTEL: Ces inspecteurs font partie du service extérieur, et je n'ai pas leurs noms. Mais on m'informe qu'il y a trois inspecteurs dans la Nouvelle-Ecosse.

M. SINCLAIR: Je crois que la discussion sur cette question est régulière dans le moment. Quelques marchands de détails se plaignent que l'on fait plus souvent qu'il n'est nécessaire l'inspection de leurs poids et mesures, et que les inspecteurs les forcent à payer un honoraire pour chaque inspection. Certains désagréments et disputes en sont résultés, et je désire demander au ministre s'il se propose de modifier la loi de façon à exempter aux marchands de détail les frais que leur cause cette inspection des poids et mesures.

M. NANTEL: Je n'ai reçu aucune plainte à ce sujet.

M. J. J. HUGHES: Ces inspecteurs de poids et mesures sont payés par le gouvernement, et ils se font payer en outre d'assez forts honoraires.

M. NANTEL: L'honoraire n'est pas élevé; il est le même que lorsque je suis arrivé au ministère.

M. G. J. HUGHES: Où vont ces honoraires?

M. NANTEL: Ils viennent au département.

M. CARROLL: Je saisis cette occasion pour remercier le ministre d'avoir décidé une demande que je lui ai faite l'année dernière.

J'ai fait beaucoup de demandes ou Gouvernement de diverses choses peu importantes, mais le ministre du Revenu est le seul qui ait accédé à mes demandes. L'année dernière, j'ai attiré son attention sur le fait qu'un employé depuis vingt ans dans son ministère à Halifax, M. Patrick Tompkins, ne touchait encore qu'un maigre traitement. Je prie le ministre du Revenu d'agréer mes meilleurs remerciements pour

avoir accordé à cet employé l'augmentation de traitement qu'il avait si bien méritée.

M. NEELY: Je suis informé que le sous-ministre du Revenu doit quitter son emploi vers le printemps et qu'un autre, M. Vincent, doit le remplacer. Depuis combien de temps ce M. Vincent est-il au ministère et quelles aptitudes spéciales a-t-il pour remplir cette situation?

M. NANTEL: M. Vincent a été au ministère depuis le mois d'octobre dernier. M. Short, de la commission du service civil, a reconnu qu'il possédait les connaissances requises. Il sera probablement nommé sous-ministre.

M. NEELY: Quelle était son occupation avant d'entrer au ministère?

M. NANTEL: Il était avocat à Ottawa. Un avocat devrait pouvoir faire un bon sous-ministre du Revenu de l'intérieur.

Administration centrale.—Département de l'Agriculture.—Traitement et dépenses casuelles, $509,637.50.

M. MURPHY: L'honorable ministre veut-il bien nous exposer la raison de l'augmentation dans le nombre du personnel et de celle des salaires.

L'hon. M. MARTIN BURRELL (ministre de l'Agriculture): Il y aura deux vacances créées par la promotion de deux employés à la première classe. Les quatre examinateurs des brevets dans ce service ayant, pour ainsi dire, atteint le maximum de $2,100, dans la seconde division, passeront dans la classe de $2,100 à $2,800. La plupart de ces préposés entrent dans le service civil à l'essai, au salaire de $1,200, avec l'entente qu'ils seront promus à $1,600 après la première année, s'ils donnent satisfaction. De plus, nous avons inclus les traitements d'un botaniste, d'un horticulteur, d'un commis pour le bureau des marques de commerce, et d'un sous-entomologiste. Dans la subdivision B il existe un certain nombre de vacances et nous avons inclus les salaires d'un sous-botaniste, d'un sous-fermier pour la culture des champs, d'un employé que nous faisons passer du service extérieur au service intérieur, d'un commis additionnel dans le bureau du ministre, d'un sous-chimiste, d'un commis préposé aux archives dans le bureau des publications. Dans la troisième division certains commis qui ont atteint le maximum de la classe qui touche de $500 à $800 sont promus à celle de $900 à $1,200. Ces changements sont tout simplement le résultat de l'augmentation naturelle du travail au ministère, auquel doit être ajoutée l'adjonction des employés nouveaux que j'ai mentionnés.

M. MURPHY: Ces deux titulaires reçoivent-ils maintenant $5,000?

M. BURRELL: Non. Il s'agit ici des emplois du docteur Montizambert et du docteur Torrance.

M. J. J. HUGHES: Pourquoi les dépenses de voyages sont-elles aussi élevées cette année? Jusqu'ici les dépenses de voyages étaient imputées aux divers services. Nous avons cru devoir changer cette pratique et former un fonds général à même lequel seraient prises toutes les dépenses des divers services. Beaucoup des employés du service intérieur au ministère voyagent durant une grande partie de l'année, particulièrement ceux qui appartiennent aux services de la ferme expérimentale, de l'industrie laitière, des entrepôts frigorifiques et du bétail. Le changement a été suggéré par l'auditeur général. L'an dernier le total se chiffrait entre $45,000 et $50,000.

M. MURPHY: Tous les emplois de la subdivision A de la première division ont-ils été pourvus de titulaires?

M. BURRELL: Non, nous n'avons inclus que le nécessaire pour deux promotions et une nomination qui se fera peut-être.

M. MURPHY: Les vacances qui existent dans cette subdivision seront-elles comblées par promotion?

M. BURRELL: Oui, quelques-unes. J'en ai mentionné quatre dans le service des préposés à l'examen des brevets. Quatre parmi les plus anciens de ces préposés passeront dans la classe de $2,100 à $2,800.

M. OLIVER: Comment expliquez-vous que le chiffre de la dépense à effectuer pour payer des commis et autres surnuméraires, ait été doublée?

M. BURRELL: L'an dernier nous avons éprouvé certains ennuis parce que nous n'avons pu nous procurer de la commission du service civil le nombre des commis dont nous avions besoin et qu'il nous a fallu augmenter le nombre des employés temporaires. Nous sommes beaucoup restés en deçà du montant prévu pour les employés provisoires, l'an passé. Si on nous eut fourni les employés permanents qu'il fallait pour cette besogne, beaucoup de l'argent

voté serait resté dans la caisse. Il nous a fallu augmenter les dépenses en ayant recours aux employés provisoires et nous demandons plus, afin que si on ne nous donne pas le nombre nécessaire de commis permanents, il nous en restera assez pour payer le travail des provisoires.

Administration centrale.—Département des Postes.—Traitement du personnel et dépenses casuelles, $867,810.

L'hon. L. P. PELLETIER (ministre des Postes): Le nombre des employés est le même et l'augmentation provient des prescriptions de la loi.

M. CARROLL: Je vois un item pour allocations provisoires pour le Nord-Ouest. Que signifie cet item?

M. PELLETIER: C'est une allocation spéciale pour le Nord-Ouest qui existait avant moi. En voici l'explication. La loi ne nous permet pas d'accorder des traitements assez élevés pour nous assurer les services d'hommes compétents dans l'Ouest. Ceux que nous trouvons quittent le service parce que la loi ne nous autorise pas à leur payer un traitement suffisamment élevé. L'ancien Gouvernement avait tourné la difficulté, d'une certaine façon, en accordant ce qu'il appelait une allocation pour les dépenses occasionnées par le prix de la vie, aux employés de l'Ouest, c'est-à-dire de Winnipeg à la côte. D'une manière générale l'allocation est de $180, mais elle varie avec l'échelle des salaires.

M. OLIVER: Quelle est la catégorie d'employés qui reçoit l'allocation?

M. PELLETIER: Les employés qui touchent un traitement de $1,600 et moins ont $15 par mois, soit $180 par année. Lorsque les traitements dépassent $1,600, mais sont moindres que $1,780, l'allocation est du montant suffisant pour parfaire la somme de $1,780. C'est ce montant que toucherait un commis au traitement de $1,600.

M. OLIVER: Les employés du bureau des rebuts dans l'Ouest font-ils partie du service intérieur?

M. PELLETIER: Oui.

Administration centrale.—Département des Travaux publics.—Traitement du personnel et dépenses casuelles, $628,547.50.

L'hon. ROBERT ROGERS (Ministre des Travaux publics): Je puis dire d'une façon générale qu'il n'y a aucune augmentation autre que celle voulue par la loi, que je sache, et quelques promotions. Le montant total prévu pour cette année est de $543,000, contre $527,000, soit une différence de $16,000 pour faire face à la croissance des affaires du ministère, due à des causes naturelles et aux augmentations de traitements prévues par statut.

M. OLIVER: Dans la deuxième division, subdivision A, je vois qu'il a été fait deux nouvelles nominations et dans la subdivision B quatre autres.

M. ROGERS: Ce sont là les augmentations dues à la croissance naturelle et au surcroît de travail du ministère.

M. MURPHY: Quelle est la raison de l'item contenu dans la subdivision A de la deuxième division, dans lequel on lit: "Partie de traitement figurant au Budget du ministère des Chemins de fer et des Canaux."

M. ROGERS: Il s'agit de D. A. McLaughlin, le photographe. Une partie de son traitement lui est payée par mon ministère et l'autre partie par le ministère des Chemins de fer.

M. J. J. HUGHES: Les dépenses de voyage ont augmenté de $46,000.

M. ROGERS: La réponse faite tantôt par mon ami le ministre de l'Agriculture s'applique ici. Jusqu'à présent, si nous envoyions en mission un inspecteur, un ingénieur, ou un agent pourvoyeur, les dépenses étaient imputées à l'entreprise particulière dont il s'agissait, mais pour une raison ou pour une autre, sur la demande de l'auditeur général ou du conseil de la trésorerie, on a changé cette coutume et toutes les dépenses sont maintenant portées au compte des dépenses casuelles. Voilà l'explication de l'augmentation de cette année.

M. CARROLL: Comment les divers item soutiendraient-ils la comparaison avec ceux de cette année?

M. ROGERS: Ils seraient à peu près les mêmes.

M. OLIVER: Il y a une forte augmentation à l'item des impressions et des articles de papeterie.

M. ROGERS: Les impressions et la papeterie s'élevaient, l'année dernière, à $12,000 et cette année à $17,000. L'augmentation provient d'achat de livres, de publications, et ainsi de suite.

M. OLIVER: Les réclames dans les journaux y sont-elles pour quelque chose?

M. ROGERS: Je ne crois pas.

M. SINCLAIR: Où faites-vous faire vos impressions?

M. ROGERS: A l'Imprimerie nationale.

M. CARROLL: A-t-on nommé un grand nombre de nouveaux commis au ministère, durant l'année écoulée?

M. ROGERS: Quelques-uns seulement; environ quatre ou cinq ont été ajoutés à la listes dans les divers services.

Administration centrale.—Département de la Justice.—Traitement, y compris celui d'un jurisconsulte à $4,500, et un autre à $4,000, $135.-773.75.

M. PROULX: A-t-on nommé quelque employé nouveau?

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Non. Un emploi a été supprimé. L'an dernier, un employé cumulait les fonctions de secrétaire et d'adjoint au sous-ministre, au traitement de $5,000 et cette année nous ne payons que $4,000 à son successeur. Nous avons diminué, mais non augmenté le nombre des employés.

M. CARROLL: Je crois savoir que certaines nominations ont été faites dans le bureau des avocats. M. Bill, de Truro, n'a-t-il pas été nommé ?

M. DOHERTY : Oui. M. Gisborne fut nommé jurisconsulte du Parlement et nous avons nommé celui qui le suivait au poste de secrétaire. La promotion de M. Gisborne avait naturellement créé une vacance qu'il fallait remplir et M. Bill a été nommé.

M. CARROLL : A quel traitement?

M. DOHERTY : $3,300.

(Sur la proposition de M. Rogers, la séance est levée à dix heures un quart du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Lundi, 2 février 1914.

La Chambre se réunit à trois heures sous la présidence de M. l'Orateur.

DEPOT DE RAPPORTS.

Rapport de la commission de régie interne pour l'exercice écoulé le 31 mars 1913.—M. l'Orateur.

Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, section de la marine, pour l'exercice écoulé le 31 mars 1913.—L'honorable J. D. Hazen.

Rapport de la commission de géographie du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1913.—L'honorable J. Roche.

Rapport du directeur général du service vétérinaire pour l'exercice expiré le 31 mars 1913.—L'honorable Martin Burrell.

AMENDEMENT A LA LOI DE LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

M. S. H. CLEMENTS demande à présenter le projet de loi (n° 45), tendant à modifier la loi de la protection des eaux navigables.

Ce projet de loi a particulièrement trait aux marées du Pacifique. Actuellement la loi n'a aucune disposition permettant à chacun de tirer de l'eau, pour qu'elles ne soient pas perdues, les pièces d'un train de bois qui se défait. Les grandes maisons de commerce disent qu'il n'y a rien à gagner à courir après ces pièces; mais l'intérêt de la navigation et de la protection des individus exigent que ce bois soit sorti de l'eau.

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

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

L'ordre du jour étant appelé:

M. B. B. LAW (Yarmouth): Monsieur l'Orateur, je désirerais prendre la parole sur un fait personnel. Un article a paru le vendredi, 30 janvier 1914, dans le "Journal" d'Ottawa et voici ce que l'on y dit:

Il est aujourd'hui rumeur au Parlement que l'honorable W. S. Fielding, qui résignait hier les fonctions de rédacteur en chef au "Herald-Telegraph" de Montréal, se propose de revenir prochainement prendre un siège à la Chambre des Communes. On dit que M. B. B. Law, de Yarmouth (N.-E.), se démettra pour lui faire place. Yarmouth est considérée comme une circonscription où les libéraux sont sûrs de remporter la victoire, et il n'est pas douteux que le ci-devant ministre des Finances ne soit une force considérable pour l'opposition, qui, dans le moment, fait assez piètre figure.

Je dois à mes commettants, qui, par quatre fois déjà, m'ont élu pour cette Chambre, et par de belles majorités, de dire qu'en ce qui me concerne, il n'y a absolument rien de vrai dans cet article. Jamais on ne m'a demandé de résigner mon siège, et je n'ai pas la moindre intention de le faire. Mon intention est de rester ici et de m'opposer à toute mauvaise loi que l'on présentera.

M. l'ORATEUR: Ceci n'a guère l'apparence d'un fait personnel, puisque la conduite de l'honorable député, non plus que ses droits et privilèges à la Chambre ne sont en cause.

LE VAPEUR "ALERT."

L'hon. J.-D. REID (ministre des Douanes): Vendredi dernier, le député de Cap-Breton-sud (M. Carroll) a demandé certains renseignements au sujet du vapeur "Alert." Voici ce que me dit le fonctionnaire compétent:

Le vapeur "Alert" est employé au service douanier sur la côte du Cap-Breton et fait le service jadis confié au vapeur "Gladiator." Le commandant de l'"Alert" est le capitaine Voutier, qui reçoit ses ordres du préposé chef du service douanier. Ni le ministre, ni le commisaire, ni le chef du service douanier n'ont donné d'instructions touchant le transport de MM. McLeod et Hayes, comme l'affirme l'extrait de journal lu par le député du Cap-Breton.

Après être allé aux renseignements, je constate que la pratique en vogue a été de transporter parfois les voyageurs sur le "Gladiator" et l'"Alert" à des points éloignés où manque tout autre moyen de transport et pourvu que cela ne gêne nullement l'itinéraire régulier du vapeur. Afin de constater l'exactitude des faits touchant l'affirmation du député de Cap-Breton-sud, j'ai donné instruction au douanier en chef de télégraphier à Sydney-nord. Le douanier en chef m'informe qu'il a reçu une réponse l'informant que, dernièrement au cours d'un voyage à Neils-Harbour, l'"Alert" a reçu à son bord à titre de passagers, Joseph McNeill, Philip McLeod et le docteur Hayes. Le député de Cap-Breton le sait, certaines parties de la côte sont inaccessibles sauf par bateau, et si, dans la circonstance en question, l'"Alert" n'a pas dévié de son itinéraire ordinaire, pour mon propre compte je ne vois rien qui s'oppose à ce que le député de Cap-Breton-sud lui-même prenne passage à bord de ce vapeur et se rende à sa destination si le navire suit cette direction.

2e LECTURE.

Du bill (n° 36) déposé par M. Guilbault, concernant la compagnie du chemin de fer de Colonisation de Jolette au lac Manuan.

QUESTIONS.

Les questions comportant réponse de vive voix sont indiquées par un astérique.

SERVICE POSTAL DES ILES DE LA MADELEINE.

M. LEMIEUX demande :

Le marché pour le transport des dépêches entre Bryan et Leslies, îles de la Madeleine, a-t-il été annulé?

[M. l'Orateur.]

M. PELLETIER : Non.

PECHE DU HOMARD.

M. LEMIEUX demande:

1. Les règlements concernant la pêche du homard ont-ils été modifiés en ce qui concerne les Iles-de-la-Madeleine?

2. Pour quelle raison le mois de septembre a-t-il été retranché de la saison de pêche du homard?

3. Ce mois n'a-t-il pas été fixé après enquête?

M. HAZEN:

1. Oui.

2. Dans l'intérêt de la protection de la pêche du homard. En septembre, il n'était possible de faire la pêche que sur une certaine partie de la côte; elle nuisait à la pêche du maquereau et de la morue et rendait bien plus difficile la répression de la pêche illégale en été.

3. Oui.

NOUVEAU TELESCOPE.

M. LEMIEUX demande:

1. Est-il intervenu un marché entre le Gouvernement et la compagnie Warner and Swazey, de Cleveland (Ohio), pour la construction d'un télescope?

2. Des soumissions ont-elles été demandées à cet effet? Dans l'affirmative, dans quels journaux les avis ont-ils été publiés?

3. Combien a-t-on reçu de soumissions, et de qui?

M. ROCHE:

1. Oui.

2. Le département a fait appel à la concurrence en adressant des lettres aux maisons de commerce ou personnes qui suivent: sir Howard Grubb, de Dublin, Irlande; la compagnie John A. Bradshaw, de Pittsburg, (Pa); la compagnie Warner & Swasey, de Cleveland, (Ohio); la corporation Alvan Clark Sons, de Cambridge, (Mass); T. Cooke & Sons, York, Angleterre; O. L. Petitdidier, de Chicago, (Ill.); le professeur G. W. Ritchie, de Passadena, Cal.; Carl Zeiss, de Jena, de l'Allemagne. Il n'y a pas eu d'appel fait à la concurrence dans les journaux.

3. On a reçu les soumissions suivantes: de la compagnie Warner & Swasey et de sir Howard Grubb, pour construction du mécanisme; de la compagnie John A. Bradshaw, de la corporation Alvan Clark et fils et de sir Howard Grubb, pour la construction des parties optiques.

DROIT SUR LE MERLIN.

M. SINCLAIR demande:

1. Le Gouvernement sait-il que le merlin dont on se sert dans l'industrie de la pêche du homard est soumis, dans la colonne du tarif général, à un droit de 25 p. 100?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de dégrever ce cordage?

M. REID: Le Gouvernement sait parfaitement que sous le régime du tarif général de 1907, présenté par le Gouvernement du jour et décrété, le merlin non débarrassé de son enveloppe est soumis à un droit de 25 p. 100.

2. Le Gouvernement fera connnaître sa pensée, quand l'exposé budgétaire aura été prononcé.

SUBVENTIONS PROVINCIALES.

M. SINCLAIR demande:

Le Gouvernement a-t-il l'intention, au cours de la présente session du Parlement, de faire le remaniement des subventions provinciales?

M. BORDEN: La question est à l'étude.

CORRUPTION ELECTORALE.

*M. SINCLAIR demande:

Au cours de la présente session, le Gouvernement se propose-t-il de pourvoir à la nomination d'un procureur public ayant mission de diriger les poursuites en matière de corruption électorale?

M. BORDEN: La question est à l'étude.

*M. LEMIEUX demande:

Le Gouvernement a-t-il l'intention de décréter des mesures plus efficaces tendant à punir la subornation et les fraudes dans les élections: de rendre plus expéditive l'instruction des demandes d'invalidation dans les élections contestées; de pourvoir à une enquête complète en matière de manœuvres frauduleuses, et, au besoin, de nommer un procureur indépendant chargé de poursuivre en ces instances; d'en simplifier la procédure, et d'appliquer avec vigueur les lois ainsi modifiées?

M. BORDEN: Le ministre de la Justice étudie la question depuis quelque temps. Toutefois il figure au Feuilleton (n° 123) au nom du député d'Halifax (M. Maclean), une motion tendant à ce même but.

GREVE DES MINEURS DE L'ILE VANCOUVER.

M. SINCLAIR demande:

1. Comment l'enquête dirigée par le ministre du Travail au sujet de la grève des mineurs houillers dans l'île de Vancouver, Colombie-Anglaise, quel était le nombre total des travailleurs employés à l'intérieur des houillères canadiennes par la Compagnie Dunsmuir (Limitée), au mois de mai 1913?

2. Combien de ces travailleurs employés par la dite compagnie étaient des Asiatiques?

3. Accorde-t-on des permis aux Asiatiques employés dans les houillères de la Colombie-Anglaise? S'il en est ainsi, en vertu de quelle autorisation?

4. Quel est le nombre total des Asiatiques employés dans les houillères de la Colombie-Anglaise?

5. Le Gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures pour prohiber l'emploi de main-d'œuvre asiatique dans la Colombie-Anglaise, ou ailleurs en Canada? S'il en est ainsi, à quels moyens va-t-on recourir?

M. CROTHERS:

1. 690.

2. 432.

3. Des certificats d'aptitudes, en conformité des règlements provinciaux, sont délivrés, paraît-il, par un conseil d'examinateurs.

4. Les renseignements manquent.

5. Le Gouvernement est informé que cette question, à certains égards, a été l'objet de l'initiative législative en Colombie-Anglaise. Dans la mesure où cette question peut être l'objet d'une mesure législative fédérale, le Gouvernement fera, en temps utile, connaître sa pensée.

EMBRANCHEMENT DE L'INTERCOLONIAL A GUYSBOROUGH.

M. SINCLAIR demande:

Au cours de la présente session, le Gouvernement se propose-t-il de pourvoir à la construction d'un embranchement de l'Intercolonial dans le comté de Guysborough, N.-E.?

M. COCHRANE: La question est à l'étude.

SERVICE POSTAL DU COMTE D'ANNAPOLIS.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. A-t-on demandé des soumissions en 1912 pour le transport des dépêches entre Bridgetown et Port-Lorne, Hampton et Parker's-Cove, comté d'Annapolis, N.-E.?

2. Dans l'affirmative, à qui le contrat a-t-il été accordé?

3. Quels sont les noms des soumissionnaires et les montants mentionnés dans les soumissions?

4. L'entreprise a-t-elle été adjugée au concurrent qui s'en est chargé au moindre prix?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. L'entreprise a été adjugée à Jeremiah Hawkins, subordonnément aux investigations d'usage touchant son aptitude pour cette charge et la suffisance du cautionnement.

L'inspecteur a constaté que M. Hawkins était incapable de lire l'écriture ordinaire ou d'écrire autre chose que son nom. On a aussi fait rapport qu'il n'était pas tempérant. Dans les circonstances le Gouvernement a retiré l'octroi fait à Hawkins et a accepté l'offre du plus bas soumissionnaire, Daly Saulnier.

3. Jeremiah Hawkins, Hampton, $320; Daly Saulnier, Hampton, $400 (réduit à $375); Norman Grant, Arlington-ouest, $425; Jos. E. Marshall, Hampton, $532; S. S. Brinton, Ste-Croix Cove, $499; G. K. O'Neal, Hampton, $400; Elijah Ristern, Hampton,

$400; G. K. O'Neal, Hampton (plus tard), $379.

4. Répondu au n° 2.

FORTIFICATIONS D'HALIFAX.

M. A. K. MACLEAN:

1. Le département de la Milice et de la Défense a-t-il l'habitude de demander aux ouvriers qui voudraient avoir de l'emploi aux travaux de fortifications à Ferguson's-Cove ou dans le voisinage du havre de Halifax, une recommendation de quelque comité de patronage, ou de quelques personne ou personnes qui ne sont point officiers ou employés permanents du département?

2. Dans la négative, quelles personnes sont autorisées par le département de la Milice à donner du travail?

M. HUGHES: Le département de la Milice et de la Défense a l'habitude d'exiger de ceux qui demandent à travailler aux fortifications, à Ferguson's-Cove, près du port d'Halifax ou ailleurs, une preuve que chaque postulant est un homme capable et désirable.

EVALUATEUR DES TERRAINS POUR L'INTERCOLONIAL.

M. A. K. MACLEAN:

1. Quel est l'évaluateur des terrains expropriés pour l'embranchement de l'Intercolonial, entre Darmouth et Dean's-Settlement, actuellement en voie de construction?

2. Quel est le montant fixé pour ce service?

3. Quel montant a été payé jusqu'à date?

M. COCHRANE:

1. Thomas E. Stewart.

2. $5 par jour avec une allocation de $2 par jour quand il est engagé dans ces travaux.

3. $3,255.

BUREAU DE LA POSTE A HALIFAX.

M. A. K. MACLEAN:

1. A-t-on acheté ou est-on convenu d'acheter une propriété sur la rue Gottingen, Halifax, N.-E., pour y ériger un bureau de poste?

2. Dans l'affirmative, de qui a-t-elle été achetée ou doit-elle être achetée? Quelles en sont la situation exacte et la superficie, et quel en est le prix?

M. PELLETIER: Aucun achat ni entente pour acheter n'a été conclu, mais le département étudie la question.

PAIEMENTS AU CANADIAN NORTHERN RAILWAY.

M. A. K. MACLEAN demande:

Quels montants ont été payés au Canadian Northern Ontario Railway et au Canadian Northern Alberta Railway par le gouvernement canadien aux termes du chapitre 10 des Statuts du Canada, et à quelles dates ces paiements ont-ils été faits?

[M. Pelletier.]

M. COCHRANE: $1,363,122.39 au Canadian Northern Ontario Railway; $242,424 au Canadian Northern Alberta Railway.

LE STEAMER KATHLEEN.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. De qui le département des Chemins de fer et Canaux a-t-il acheté le steamer "Kathleen" pour service en rapport avec la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson?

2. Quel montant a été payé au propriétaire pour ledit steamer, et les négociations pour cet achat ont-elles été faites avec le propriétaire? Dans la négative, avec qui?

3. Quelle est la date de construction dudit steamer, son tonnage et sa force en chevaux-vapeur?

M. COCHRANE:

1. Le steamer " Kathleen " a été acheté à William M. P. Webster.

2. $10,000 était le prix fixé par une soumission reçue après annonce dans les journaux. La soumission était faite par Webster, Smith & Co., W. M. P. Webster. Le contrat de vente a été signé par W. M. P. Webster.

3. Age: enregistré le 7 décembre 1907, à Liverpool, N.-E. Tonnage: brut, 62.50; enregistré, 38.49. Force: nominale, 16.66; indiquée, chevaux, 120.

SERVICE NAVAL CANADIEN.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. Combien d'officiers et de cadets et matelots respectivement sont maintenant en service sous le régime de la loi du service de la marine?

2. Combien d'officiers et de cadets et matelots respectivement composent actuellement l'équipage du "Niobé"?

3. Quelle a été la dépense totale, en tout genre, en rapport avec le "Niobé" pour l'année civile 1913?

4. Quel a été le coût total de l'administration du département du service de la marine à Ottawa, pour l'anneé civile 1913?

M. HAZEN:

1. Le 15 décembre 1913: 45 officiers et 19 cadets, 246 sous-officiers et matelots.

2. Le 15 décembre 1913: 14 officiers, 153 sous-officiers et matelots.

3. $317,881.55.

4. La dépense totale, à même les crédits pour le département du Service naval, a été dans l'année légale 1913, de $2,364,322.98.

LES STEAMERS DE LA BAIE D'HUDSON.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. Quels steamers ont téé nolisés par l'un ou l'autre des départements administratifs en rapport avec la construction des termini des chemins de fer de la Baie-d'Hudson à Port-Nelson, au cours de l'année 1913?

2. Quel était le tonnage de chacun d'eux; par qui ont-ils été nolisés, et à quel prix?

3. Quelle a été la nature des services rendus par chacun d'eux durant la saison?

M. COCHRANE:

1. Les steamers suivants ont été nolisés par le département des Chemins de fer et Canaux: " Cearense ", " Alcazar ", " Bonaventure ", " Bellaventure ", " Sindbad ", " Alette ".

2. Cearence: tonnage 1,790 enregistrement officiel, affrété par John F. O'Meara, New-York; coût $20 par M.Ft. B.M., bois, $10 par grosse tonne, charbon.

Alcazar: tonnage 2,020 enregistrement officiel, affrété par l'Inter-American Steamship Co., Ltd., Toronto; coût $25 par M.Ft. B.M., bois, $15 par grosse tonne, charbon.

Bonaventure: tonnage 467, enregistrement officiel; affrété par la Bonaventure Steamship Co., Ltd., Saint-Jean, Terre-Neuve; coût: $5,500 par mois.

Sindbad: tonnage: 539, enregistrement officiel affrété par Franklin E. Hall, Montréal, coût: $4,500 par mois.

Alette: tonnage: 1,937, enregistrement officiel; affrété par la Timber Transport, Ltd., (O. W. Mordin, directeur-gérant); coût: $25 par M.Ft. B.M., pour du bois.

3. Le chargement du Cearense, était en grande partie du charbon bitumineux de North-Sydney, du bois et des marchandises diverses d'Halifax.

Le chargement de l'Alcazar a été tout entier de pin dur de Port-Arthur, Texas.

Le chargement du Bonaventure à son premier voyage a été de produits divers et d'hommes.

Le chargement du Bellaventure à son premier voyage a été de produits divers et d'hommes.

Le chargement du Sindbad a été de produits divers.

Le chargement de l'Alette a été de pin dur de Port-Arthur, Texas, bois de construction et de charpente d'Halifax, ainsi que deux chalands démontables en acier, d'Halifax.

Le chargement du second voyage du Bonaventure s'est composé de produits divers et d'hommes.

Dans son second voyage à North-Sydney, le Bellaventure a chargé du charbon et a remorqué la drague Port-Nelson à Nelson.

Le Beothic affrété par le département du Service naval a eu aussi comme chargement une quantité de marchandises générales pour ce départ et des hommes pour Nelson.

LES PECHERIES DE LA BAIE D'HUDSON.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. Au cours de l'année 1913, quelqu'un a-t-il été employé par le gouvernement du Canada pour faire une étude ou un rapport sur les ressources piscatoriales de la baie d'Hudson? Si oui, qui a été choisi et quelle est son occupation?

2. Cette personne avait-elle de l'expérience ou compétence pour un travail de cette nature? Dans l'affirmative, de quelle nature est cette expérience ou compétence?

3. Qui l'a recommandé au Gouvernement? Quelle a été sa rémunératiton, et quelles étaient ses fonctions réelles?

4. A-t-il accompli quoi que ce soit pour la rémunération accordée? Si oui, qu'a-t-il accompli?

5. A-t-il fait au Gouvernement un rapport sur les pêcheries de la baie d'Hudson? Dans l'affirmative, ce rapport sera-t-il soumis à la Chambre?

M. HAZEN :

1. Oui, pour faire une étude préliminaire. Le Professeur J. B. McCarthy, M.A. MSc. de l'Université de King's College. Professeur de sciences.

2. Il était très compétent en raison de sa pratique scientifique.

3. Le département connaissant bien sa compétence dans les questions scientifiques, lui a demandé s'il voulait entreprendre ces recherches à $200 par mois. Pour obtenir des renseignements préliminaires suffisants au sujet des poissons et de leur nourriture dans la baie afin de pouvoir prendre une décision intelligente quant à l'utilité d'envoyer cette année un navire dans la baie pour y faire des études complètes sur les pêcheries.

4. Oui. Il s'est rendu à la baie d'Hudson sur le Beothic et a recueilli tous les renseignements possibles dans les conditions.

5. Il n'a pas fait de rapport relatif aux pêcheries de la baie d'Hudson elle-même, car les conditions ont été telles qu'il n'a pas pu faire de recherches quand il l'a traversée.

LES CHALANDS DE LA BAIE D'HUDSON.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. Le département des Chemins de fer et des Canaux a-t-il acheté quelques chalands en rapport avec la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson ou les termini de Port-Nelson?

2. S'il en est ainsi, de qui ont-ils été achetés, quel aura été le coût, et des soumissions ont-elles été demandées pour leur construction?

3. De quels matériaux et comment sont-ils construits?

4. A-t-on utilisé en quoi que ce soit des chalands au cours de la saison de 1913? S'ils n'ont pas été utilisés, pour quelles raisons?

M. COCHRANE :

1. Oui.

2. Le contrat a été fait pour une barque en acier et deux chalands démontables. Le plus bas soumissionnaire, celui de Thor Ironworks, de Toronto, a été accepté,

au prix total de $19,142.26. Le coût de chaque chaland est évalué à environ $6,000.

3. En acier, chaque chaland étant composé de cinq sections de pontons.

4. Non. Les chalands faisaient partie de la cargaison du navire à vapeur "Alette", qui a quitté le port avant d'être déchargé.

BARGE "NEOPHYTE".

M. A. K. MACLEAN demande:

1. De qui et à quel prix a été acheté l'allège ou barge "Neophyte" destinée à être utilisée pour la construction des termini de Port-Nelson en 1913?

2. Quels sont la nature de la construction, l'âge et le tonnage du "Neophyte"?

3. Quelle est la somme totale des travaux accomplis ou services rendus, en 1913, par cette embarcation?

M. COCHRANE: La goélette à essence "Néophyte" a été achetée du "Navigation Syndicate, Limited, de Nordin (N.-B.), au prix de 4,000 louis sterling.

2. Ce navire est tout en acier, construit en 1910 conformément aux exigences du Lloyd allemand, d'un tonnage enregistré de 96.72; capacité, 188 tonnes; tirant d'eau, 7 pieds.

3. Depuis la date de son arrivée à Port-Nelson le 14 août 1913, jusqu'à son départ l'automne dernier, le 13 octobre, le "Néophyte" a fait 43 voyages, aller et retour, pour transporter la cargaison depuis l'endroit où le navire était à l'ancre, jusqu'au quai temporaire, au crique Root.

LE DRAGUEUR "PORT NELSON".

M. A. K. MACLEAN demande:

1. De qui le gouvernement du Canada a-t-il acheté la drague "Port Nelson", et quel en a été le coût?

2. Quelles sont la description, les dimensions et la capacité de cette drague?

3. Quel a été le coût de la livraison de cette drague depuis l'endroit où l'achat s'est fait ou la drague a été construite jusqu'à Port-Nelson?

4. La construction ou l'achat de cette drague ont-ils eu lieu en vertu d'une soumission et d'un contrat?

M. COCHRANE:

1. a) Polson Ironworks, Limited.

b) $272,184.02, ce qui comprend les pièces de rechange et certains appareils spéciaux pour le remorquage jusqu'à Port-Nelson.

2. Drague à succion de 24 pouces, coque en acier; longueur, 180 pieds; largeur, 44 pieds; profondeur sur les côtés, 11 pieds; machines principales, 14 pouces, 22 pouces, 36 pouces par 21 pouces; chaudières principales, (2) 13 pouces par 11 pieds 9 pouces; longueur des tuyaux de déversement et des pontons nécessaires, 3,000 pieds. La drague est munie d'un atelier, de pompes de sauvetage, etc., pour le service général à Port-Nelson.

3. Les navires qui ont remorqué la drague à Port-Nelson transportaient aussi du charbon, dont 206 tonnes ont été déchargées à Port-Nelson, ainsi qu'un approvisionnement d'objets employés dans le remorquage, tels que bois de charpente dans des compartiments étanches, des grelins, etc., qui avaient été achetés en vue de leur utilisation subséquente, et laissés à Port-Nelson. De plus, la coque du remorqueur avec roue à l'arrière et une partie de l'outillage avaient été installés sur le remorqueur pour éviter le coût du transport.

Vu les circonstances ci-dessus, il n'est pas possible de donner une réponse précise; on calcule que le remorquage de ce navire, depuis Montréal jusqu'à Port-Nelson et l'installation dans les quartiers d'hiver, ont coûté $29,457.79.

4. Des soumissions ont été demandées et un marché a été fait.

DRAGAGE DANS LE PORT DE BATHURST.

M. TURGEON demande:

Combien de verges cubes ont été draguées par la drague "St. Laurent" dans le port de Bathurst tant en dehors qu'en dedans de la barre, pendant les mois de juillet, août et octobre 1913?

M. ROGERS: Juillet, 17,400 verges cubes; août, 21,200 verges cubes; septembre, 13,200 verges cubes; octobre, 11,200 verges cubes.

M. TURGEON demande:

Combien de verges cubes ont été draguées dans le port de Bathurst par les entrepreneurs pendant la saison de 1913?

M. ROGERS: 226,080 verges cubes.

M. TURGEON demande:

1. Pourquoi la drague "Ristigouche" a-t-elle été enlevée du port de Bathurst en juillet et août derniers?

2. Où ladite drague a-t-elle été employée pendant ces mois?

M. ROGERS:

1. La nature des déblais rendait le dragage trop difficile pour cette drague et elle a été remplacée par la drague à godets "St-Laurent."

2. A des travaux très urgents, aux endroits appelés The Horseshoe et The Lump, dans la baie de Miramichi, du 18 juillet au 27 août et sur la rivière Ristigouche, du 29 août au 4 novembre.

TRAVAUX PUBLICS A BATHURST.

M. TURGEON demande:

Quel est le contremaître en charge des travaux publics au brise-lames de Shippigan-Gully, comté de Gloucester (N.-B.)?

M. ROBERS: S. G. Robichaud.

DOUANIERS A GLOUCESTER (N.-B.)

M. TURGEON demande:

Les sous-percepteurs de douane à Lamèque et Tracadie, comté de Gloucester (N.-B.), ont-ils obtenu l'autorisation du ministère des Douanes pour se présenter comme candidats aux élections municipales dans le comté de Gloucester, en octobre 1913?

M. REID: Non.

BUREAU DES AVISEURS DES PECHERIES.

M. A.-K. MACLEAN demande:

Quel montant a été payé jusqu'à date à Gédéon A. Hemeon en qualité de membre du bureau des aviseurs des Pêcheries à titre d'allocations et de dépenses, respectivement?

M. HAZEN: Allocations, $220; dépenses, $202.80.

M. A. K. MACLEAN demande:

Quel montant a été payé jusqu'à date à W. C. Smith, de Lunenburg, N.-E., en qualité de membre du bureau des aviseurs des Pêcheries à titre d'allocations et de dépenses respectivement?

M. HAZEN: Allocations, $210; dépenses, $185.70.

M. W. A. CHISHOLM:

1. Quels sont les membres du bureau des aviseurs des Pêcheries, et quels sont leurs domiciles?

2. Quels salaires (s'il en est) reçoivent-ils chacun?

3. Quels montants ont été payés à chaque membre du dit bureau à titre de frais de voyages et autres dépenses?

M. HAZEN:

1. C. H. B. Longworth, Charlottetown, I.-P.-E.; H. B. Short, Digby, N.-E.; Gideon Hemeon, Arnald, N.-E.; W. C. Smith, Lunenburg, N.-T.; Andrew King, Halifax, N.-E.; F. T. B. Young, Caraquet, N.-B.; Andrew B. Carson, Rexton, N.-B.; P. P. Russell, St.-Andrews, N.-B.; Azade Arseneault, Grindstone, M.-I.; D. R. Reid, Selkirk, Manitoba; John E. Sinclair, Prince-Albert, Sask.; C. D. Melvill, Edmonton, Alta.; D. M. McIntyre, Victoria, C.-A.; F. H. Cunhingham, inspecteur en chef des pêcheries, New-Westminster, C.-A.; le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, président, Ottawa; le sous-ministre du Service naval, Ottawa; le surintendant des pêcheries, Ottawa; le commissaire des pêcheries, Ottawa; le surintendant adjoint des pêcheries, Ottawa; l'expert préposé à la préparation du poisson, à Ottawa.

2. Ils ne reçoivent pas d'appointements, mais les membres extérieurs touchent une allocation de dix dollars par jour et leurs frais de déplacements, quand ils assistent aux séances du bureau ou des comités.

3. C. H. Longworth, $224.56; H. B. Short, $225.90; Gideon Hemeon, $202.80; capitaine W. C. Smith, $185.70; F. T. B. Young, $191.21; A. B. Carson, $129.80; P. P. Russell, $154.10; Azade Arseneault, $151.85; D. F. Reid, $199.50; J. E. Sinclair, $288,75; C. D. Melvill, $359.40; D. M. McIntyre, $475.

PECHERIES DU COMTE DE SHELBURNE.

M. A. K. MACLEAN demande:

Quelle somme a été payée à George T. Walls, surveillant des pêcheries, dans le comté de Shelburne, N.-E., au cours des années 1912 et 1913, respectivement, à titre de salaire ou rémunération, frais de voyage ou de déplacement, et autres déboursés?

M. HAZEN: 1912, salaire, $50; dépenses, $150; 1913, salaire, $150; dépenses, $1,502.83.

M. A. K. MACLEAN demande:

Au cours des années 1912 et 1913, quelles sommes respectivement ont été payées aux gardes-pêche suivants dans le comté de Shelburne, N.-E.; George Loughwest, à Lockport; Bertram O. Bower, à Upper-Ohio; Sydney Smith, à Jordan-Falls; Fred. Poole, à East-Jordan, et H. C. Dash, à Louis-Head, à titre de salaire ou rémunération, frais de voyage ou de déplacement, et autres déboursés?

M. HAZEN: George Loughwest, rien; B. O. Bower, rien. Sydney Smith, 1912, salaire, $30; 1913, salaire, $30. Fred Poole, 1912, rien; 1913, salaire, $16.67. H. C. Dash, 1912, salaire, $59; 1913, salaire, $119.55.

GRATIFICATIONS CONCERNANT LES CAMPAGNES DES FENIANS.

*M. SINCLAIR demande:

Avant le 31 décembre 1913, combien de vétérans s'étaient adressés au ministère de la Milice et de la Défense pour obtenir une gratification en vertu des dispositions de la loi accordant une gratification aux volontaires qui avaient servi pendant les invasions féniennes, et combien d'entre eux avaient obtenu cette gratification avant la date susdite?

M. HUGHES:

1. Antérieurement au 31 décembre 1913, 34,050 vétérans ont fait des demandes au département de la Milice et de la Défense pour obtenir une gratification en vertu des dispositions de la loi accordant une gratification aux volontaires qui avaient servi pendant les campagnes des Fénians.

2. C'est le département des Finances qui devra répondre à cette question.

M. BORDEN: **Laissons cette partie en suspens.**

INSTALLATION DE LA TELEGRAPHIE SANS FIL POULSEN.

M. LEMIEUX demande:

1. Quelles mesures ont été prises pour l'installation projetée de la télégraphie sans fil Poulsen?

2. Des stations ont-elles été construites en Canada? Dans l'affirmative, à quels endroits?

M. PELLETIER:

1. On poursuit le travail à cette fin.

2. Une station a été construite à Newcastle (N.-B.).

NAVIGATION DES GRANDS LACS.

*M. LEMIEUX demande:

Le Gouvernement a-t-il l'intention de nommer une commission chargée de faire une enquête sur les conditions de la navigation des Grands Lacs?

M. HAZEN : Aussitôt après le désastre qui s'est produit sur les Grands lacs, au cours du mois de novembre dernier, on a pris des mesures pour s'assurer si les Etats-Unis dont le commerce d'expédition avait subi de plus grandes pertes que n'en avait éprouvé celui du Canada, avaient l'intention de nommer une commission d'enquête, et nous avons appris que tel n'était pas leur dessein. Le ministre de la Marine croyait qu'une enquête, pour être efficace, devait revêtir un caractère international. Tenant compte de cela et de ce que le ministère avait appris qu'un membre de cette Chambre se proposait de déposer, à la présente session, une motion réclamant la formation d'un comité d'enquête parlementaire sur tout cela, nous avons estimé que la nomination d'une commission n'était ni opportune ni plus nécessaire.

Le commissaire des naufrages a tenu une enquête sur les désastres maritimes suivants: celui du steamer Turret Chief, appartenant à la compagnie de navigation. "Lake and Ocean", à responsabilité limitée, de Montréal, échoué à la Pointe-Keweenaw, Etats-Unis, dans le lac Supérieur, à quatre heures du matin, le 8 novembre 1913 et qui se trouve encore au même endroit. Tout l'équipage fut sauvé. Une enquête complète fut tenue à Kingston, le 21 novembre, alors que le capitaine fut censuré par le tribunal; celui du steamer Acadien, propriété de la ligne "Canadian Interlake", à responsabilité limitée, de Toronto, échoué sur les récifs qui environnent l'Ile-au-Souffre, Baie-du-Tonnerre, Etats-Unis, lac Huron, à quatre heures et vingt minutes de l'après-midi, le 9 novembre 1913. Tout l'équipage fut sauvé. Ce navire fut retiré de sa position dangereuse, le 19 novembre. On lui fait présentement subir les réparations voulues. L'enquête sur cet accident fut tenue, à Toronto, le 30 janvier 1914. On attend encore la décision du tribunal compétent.

Ce sont là, semble-t-il, les deux seuls navires dont les équipages ont été sauvés et dont le sort a pu être retracé quant à sa cause, grâce à la preuve établie.

LA POSTE AUX COLIS.

*M. LEMIEUX demande:

1. Où en est rendu l'établissement de la poste aux colis?

2. Les taux ont-ils été fixés? Dans l'affirmative, quels sont-ils?

3. Quelle compensation supplémentaire (s'il en est), sera payée aux compagnies de chemins de fer?

M. PELLETIER:

1. Le progrès est tel que l'établissement de la poste aux colis sera un fait accompli, le 10 février.

2. Les taux ont été fixés et sont contenus dans les règlements dont ils font partie. Le directeur général des Postes a déposé ces règlements sur le bureau, il y a quelques jours.

3. Le département a réussi en même temps à régler la question du transport de la poste aux colis avec les compagnies de chemins de fer, et celle plus ancienne et plus difficile de l'augmentation générale, au sujet de laquelle ces compagnies s'étaient montrées si méticuleuses, depuis un certain nombre d'années. Ces compagnies reclamaient de ce chef une augmentation de taux de transport représentant environ $4,000,000, sans compter une compensation appréciable dans le cas de la poste aux colis, mais toute la question fut réglée par l'adoption d'un tarif de tant par mille de chemin parcouru par un wagon-poste, au lieu de tant par mille de voie ferrée, et la division de la comptabilité du ministère des Postes calcule que cette augmentation représentera environ $786,000 pour 1914-15. On ne paiera aucune compensation spéciale ou supplémentaire aux compagnies de chemins de fer, à cause de l'établissement de la poste aux colis.

SOCIETE ROYALE DU CANADA.

*M. LEMIEUX demande:

Le Gouvernement se propose-t-il d'ériger un édifice public pour la Société Royale du Canada?

M. ROGERS: La Société Royale du Canada a présenté au ministre des Travaux publics une requête demandant qu'on vît à lui fournir les appartements voulus dans le nouvel édifice departemental de la rue Wellington. La question est à l'étude.

RESERVE SAUVAGE DE KITSILANO.

M. OLIVER demande:

1. Le Gouvernement fédéral a-t-il fait l'acquisition de la réserve sauvage de Kitsilano dans la Colombie-Anglaise?
2. Dans l'affirmative, à quel prix et à quelles conditions?
3. A qui le prix a-t-il été payé?
4. Si le Gouvernement a acquis cette réserve, de quelle manière se propose-t-il d'en disposer?

M. ROCHE:

1. Non.

2, 3 et 4. Ces questions sont inutiles, après la réponse donnée à la première question.

IMMIGRATION DES ASIATIQUES.

M. OLIVER demande:

L'arrêté du Conseil prohibant l'entrée dans certains ports de la Colombie-Anglaise d'artisans ou de manœuvres est-il administré de manière à empêcher l'admission de journaliers chinois ou japonais?

M. ROCHE: Le règlement 2642 du Conseil privé est la conséquence du paragraphe 3 de l'article 38 du statut relatif à l'immigration, 9-10 Edouard VII, et il ne s'applique aux immigrants chinois qu'en tant qu'il n'est pas conforme aux articles du chapitre 95 des statuts revisés du Canada, 1906, tel que modifié par le chapitre 14, 7-8 Edouard VII. Vu le traité qui existe avec le Japon et dans le but de fournir aux autorités de ce dernier pays l'occasion d'avertir leurs sujets de cette modification des règlements, les fonctionnaires de l'immigration, à Vancouver et à Victoria, ont reçu l'ordre de ne pas appliquer la loi sur l'immigratoin japonaise au sujet des Japonais qui s'embarqueraient avant le 27 décembre 1913.

M. OLIVER demande:

Pourquoi certains indous ont-ils été admis récemment en Canada sur un ordre du juge en chef Hunter au lieu d'en être exclus en vertu de l'autorité conférée au ministre de l'Intérieur par l'article 23 de la Loi d'Immigration?

M. ROCHE: Les Hindous dont il est question n'ont pas été admis sur l'ordre du juge en chef Hunter, mais les procédures prises pour leur refuser l'entrée du Canada n'ont pas abouti, parce que, au sujet d'un bref d'habeas corpus, l'honorable juge en chef a décidé que les arrêtés 920 et 926 du Conseil, sur lesquels on se basait pour demander cette exclusion, n'avaient pas leur raison d'être, d'après la loi relative à l'immigration et qu'en conséquence les dispositions de l'article 23 dudit statut ne s'appliquaient pas aux procédures basées sur lesdits décrets du Conseil, ceux-ci n'étant conformes ni aux dispositions dudit statut ni au pouvoir conféré par ce dernier. A la suite de cette décision, le Conseil a adopté de nouveaux décrets qui font disparaître ces objections.

REGLEMENTS RELATIFS A L'IMMIGRATION.

M. OLIVER demande:

1. A quelle date de l'année 1913 ont été suspendues ou non mises en vigueur les dispositonns du décret du Conseil n° 924, du 9 mai 1910, par lesquelles les immigrants étaient tenus d'avoir en leur possession réelle ou personnelle, en arrivant en Canada, la somme de vingt-cinq ($25) dollars?
2. Durant combien de temps cette suspension ou tolérance a-t-elle duré?
3. Quelle est la teneur de l'avis transmis aux fonctionnaires du département quant à cette suspension ou tolérance?

M. ROCHE:

1. Du 1er avril au 20 septembre 1913.

2. La faveur a été retirée, le 3 mai 1913, en ce qui se rapportait aux ouvriers de chemins de fer et autres manœuvres se rendant à la Colombie-Anglaise. On l'a aussi retirée, le 28 mai, dans le cas de tous les ouvriers se dirigeant sur le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Anglaise et, le 6 juin, elle disparut complètement quant aux immigrants arrivant le ou après le 30 de ce mois-là.

3. On l'a retrouvé dans deux lettres-circulaires, portant la date du 12 mars 1913 et se lisant ainsi:

(a) Le surintendant de l'immigration donne par les présentes avis que l'on n'exigera plus que les immigrants possèdent une certaine somme d'argent, à leur entrée dans le pays, du 1er avril au dernier jour de septembre, dans le cas des immigrants de la Grande-Bretagne et de l'Irlande qui viennent chercher du travail permanent au Canada et qui ont en leur possession une carte d'admission signée par tout agent régulier que le département compte en Grande-Bretagne ou en Irlande; qui subissent avec succès l'examen médical et qui ont les moyens d'atteindre l'endroit où ils travailleront.

Cette concession, les agents des ports la considéreront rigoureusement comme étant exclusivement applicable aux immigrants originaires de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

(b) Le surintendant de l'immigration donne par les présentes avis à tous les intéressés qu'entre le 1er avril prochain et le dernier jour de septembre de cette année, les manouvriers de chemins de fer et les journaliers en général seront admis au Canada sans être tenus d'avoir d'argent en leur possession, si un emploi permanent leur est assuré, pourvu qu'ils soient originaires de la Grande-Bretagne, de l'Irlande ou de quelque autre pays d'Europe, qu'ils viennent directement de ce pays et

(1) Qu'ils subissent l'examen médical d'usage au port de débarquement;

(2) Qu'ils aient par écrit ou autrement la preuve qu'un emploi durable les attend;

(3) Qu'ils ont les moyens de se rendre au lieu de leur emploi au Canada, et

(4) Qu'ils ne soient pas d'origine asiatique.

Il sera, sans autre avis, mis fin aux concessions ci-dessus le dernier jour de septembre 1913.

STATISTIQUE RELATIVE A L'IMMIGRATION.

M. OLIVER demande:

1. Au cours de chacune des années civiles 1911, 1912 et 1913, combien d'immigrants venant des Iles-Britanniques sont arrivés en Canada?

2. Au cours de ces mêmes années, combien d'immigrants venant du continent européen sont arrivés en Canada?

3. Durant la même période, combien d'immigrants venant des Etats-Unis sont arrivés en Canada?

4. Durant la même période, combien d'émigrants ont quitté le Canada pour les Etats-Unis?

M. ROCHE:

1. 1911, 144,076; 1912, 145,859; 1913, 156,984.

2. 1911, 75,184; 1912, 109,802; 1913, 146,135.

3. 1911, 131,114; 1912, 140,143; 1913, 115,751.

4. La statistique fait défaut.

M. OLIVER demande:

Combien est-il entré d'immigrants chinois au Canada en chacune des années 1911, 1912 et 1913?

M. ROCHE:

En 1911	6,817
En 1912	7,146
En 1913 (11 mois)....	5,988

La statistique pour le mois de décembre 1913 n'est pas encore complète.

M. OLIVER demande:

Combien est-il entré d'immigrants japonais au Canada en chacune des années 1911, 1912 et 1913?

M. ROCHE:

En 1911	727
En 1912	675
En 1913	886

M. OLIVER demande:

Combien est-il entré d'immigrants hindous au Canada en chacune des années 1911, 1912 et 1913?

M. ROCHE:

En 1911	14
En 1912	5
En 1913	88

L'EMPLOI DE JOSHUA FLETCHER.

M. OLIVER demande:

Joshua Fletcher est-il employé par le ministère de l'Intérieur à l'agence des terres de Grande-Prairie?

M. ROCHE: Oui.

[M. Roche.]

LES BUREAUX DU HAUT-COMMISSAIRE DU CANADA A LONDRES.

*M. LEMIEUX demande:

Le Gouvernement a-t-il loué ou acheté quelque emplacement à Londres (Angl.), dans le but d'y transférer les bureaux du haut-commissaire, qui se trouvent actuellement à 17 rue Victoria?

M. BORDEN: Le Gouvernement n'a ni acheté ni loué d'emplacement de ce genre à Londres.

LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

*M. LEMIEUX demande:

Le Gouvernement a-t-il reçu une copie de la résolution suivante adoptée vendredi, le 26 décembre 1913, à 8 p.m., par le bureau de direction de la Chambre de commerce de Montréal?

"Votre comité a pris connaissance de tout ce qui, depuis vingt ans, s'est dit, écrit et fait à la Chambre et en dehors sur la question du canal de la baie Georgienne depuis que cette question est devant l'opinion publique, soit depuis plus de cinquante ans, et après avoir délibéré, il recommande l'adoption de la résolution qui suit, et que copie soit envoyée à tous les corps publics, commerciaux et municipaux, pour leur demander leur appui afin d'assurer le succès d'une pression énergique, puissante et décisive sur le Gouvernement.

"1°. Attendu que la nécessité de construire le canal de la baie Georgienne est maintenant reconnue au point de rendre inutiles de nouveaux arguments en sa faveur;

"2°. Attendu que le Gouvernement fédéral a déjà obtenu tous les renseignements voulus sur la possibilité, le coût et les résultats de l'exécution de cette grande entreprise nationale;

"3°. Attendu que tour à tour les chefs de tous les Gouvernements qui se sont succédés à Ottawa se sont déclarés favorables à ce grand projet;

"4°. Attendu qu'à la dernière session, le Gouvernement a déclaré que le canal ne serait pas construit avant qu'une nouvelle commission fût nommée pour en connaître les avantages commerciaux, commision qui devait faire rapport à la prochaine session;

"°. Attendu que nous sommes à la veille de l'ouverture de la session et que cette commission n'a même pas encore été nommée;

"Résolu: 1°. Que la chambre de commerce du district de Montréal réitère avec énergie sa demande au Gouvernement fédéral de construire le canal de la baie Georgienne sous le plus court délai et dès la prochaine session, d'en assurer la construction;

"2°. Que la chambre de commerce du district de Montréal proteste de toutes ses forces contre toute mesure qui retarderait la réalisation de ce grand projet national.

"Le tout humblement soumis,

"A. P. FRIGON,

"Président du comité spécial".

M. BORDEN: Oui.

L'EXPEDITION STEFANSSON.

M. OLIVER demande:

1. Quand a-t-on eu des nouvelles du "Karaluk" pour la dernière fois?

2. Où était ce navire alors?
3. Dans quel état était-il?
4. Quand M. V. Stefansson a-t-il donné de ses nouvelles pour la dernière fois?
5. Où se trouvait-il alors?
6. Dans quel état était-il alors?
7. Quelles étaient alors ses dispositions?
8. Quelles mesures ont été prises pour démontrer au Gouvernement la fausseté des rumeurs mises en circulation au sujet de l'insuffisance du "Karaluk" pour les fins de l'expédition, avant le départ de ce navire pour le cercle arctique?

M. HAZEN:

1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7. Le dernier rapport transmis par M. V. Stefansson était daté de Point-Barrow, le 30 octobre. Il y est dit que le " Karaluk ", que l'on pensait pris dans les glaces, s'en est allé à la dérive avec les masses de glace le 23 septembre. Le navire était alors en bon état. M. Stefansson se proposait de faire voile vers l'est pour explorer le delta du Mackenzie, la terre de Banks, et peut-être aussi l'île du Prince-Patrick.

8. Avant de conseiller l'achat de ce navire, M. Stefansson l'avait fait examiner par le capitaine Pedersen, patron de baleinier expérimenté, et par des inspecteurs maritimes, qui s'accordèrent à déclarer qu'on ne pouvait trouver de meilleur navire pour l'expédition.

A son départ de Victoria, M. Stefansson déclara que le navire avait été radoubé et aménagé de façon admirable, et que, à l'avis du capitaine Bartlett, qui était au fait de l'équipement de l'expédition Peary, et de M. Murray, qui avait eu connaissance des préparatifs de l'expédition Schackleton, les préparatifs de l'expédition Stefansson étaient beaucoup plus complets que ceux de l'une ou de l'autre de celles-là. M. Stefansson était d'avis que l'expédition était parfaitement outillée pour accomplir sa mission.

CONCESSIONS ET PREEMPTIONS DE TERRES.

M. OLIVER demande:

1. Au cours de chacune des années civiles 1911, 1912 et 1913, combien y a-t-il eu d'inscriptions de homesteads accordées dans les trois provinces de la prairie?
2. Pour chacune des dites années, combien d'inscriptions de préemption ont-elles été accordées?

M. ROCHE:

1. En 1911, 38,585; en 1912, 35,226; en 1913, 29,640. Le ministère n'a pas encore reçu le rapport des agences de la rivière de la Paix et de Grande-Prairie pour la semaine expirant le 31 décembre 1913.

2. En 1911, 10,583; en 1912, 8,947; en 1913, 6,483.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—FRAIS RELATIFS AUX WAGONS.

M. REID (Ristigouche) demande:

1. Quels sont le loyer et autres charges exigés pour les wagons et l'équipement du chemin de fer canadien du Pacifique en service sur l'Intercolonial, ou utilisés par cette dernière voie ferrée?
2. Quels sont les taux ou frais de location sur les voitures suivantes: à voyageurs, aux colis des voyageurs, wagons à buffet, wagons-dortoirs, wagons de messagerie, des marchandises, et de réfrigération et autres, s'il en est?
3. Pour la période écoulée entre le 1er avril 1913 et le 1er janvier 1914, quelle somme a été payée par l'Intercolonial à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour la traction, etc., des wagons à voyageurs, de messageries, de colis des voyageurs, wagons à buffet et wagons-dortoirs appartenant au Pacifique, et en service sur l'Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax?

M. COCHRANE:

1. En conformité d'une entente intervenue en 1890 entre le Pacifique-Canadien et l'Intercolonial, ce dernier fait circuler sur sa ligne les trains réguliers du Pacifique-Canadien et ses trains spéciaux du service des transatlantiques, entre Saint-Jean et Halifax, perçoit la recette des trains de voyageurs et en remet certaines parties au Pacifique-Canadien comme suit: wagons-restaurants, 60 p. 100 de 3 voitures; voitures de première classe, 60 p. 100 de 3 voitures; voitures de deuxième classe, 60 p. 100 de 2 voitures; fourgons à bagages, 60 p. 100 de 2 voitures; wagons-poste et wagons-messageries, 60 p. 100 de 2 voitures. Il n'est rien perçu sur les wagons-lits.

2. Le prix de location des voitures que l'Intercolonial prend à louage et à la recette desquelles le Pacifique-Canadien ne participe pas, est comme suit: voitures de première classe, suivant le nombre de personnes qu'elles peuvent contenir, $5, $7 ou $8 par jour; voitures de deuxième classe, $5 par jour; wagons-messageries et tous wagons-poste, suivant la longueur, $3, $4 ou $5 par jour; le loyer de tous wagons à marchandises, wagons couverts ou découverts, wagons-glacières, wagons à bestiaux et wagons-citernes est de 45 cents par jour.

3. Du 1er avril 1913 au 1er janvier 1914, on a payé au Pacifique-Canadien la somme de $18,516.55.

EMBRANCHEMENTS DE L'INTERCOLONIAL.

*M. EMMERSON demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de déposer, à cette session, quelque projet de loi concernant l'acquisition d'embranchements de voies ferrées se raccordant à l'Intercolonial?
2. Le Gouvernement, ou le département des Chemins de fer et des Canaux, a-t-il l'intention de prendre des mesures, maintenant ou dans un

avenir prochain, en vue d'acquérir ou de louer l'un ou l'autre des embranchements de voies ferrées se raccordant avec l'Intercolonial? Dans l'affirmative, lequel de ces embranchements?

3. Est-ce que des négociations à cet effet sont actuellement entamées? Dans l'affirmative, relativement à quel embranchement?

M. COCHRANE:

1. Vu l'attitude du Sénat l'an dernier, le Gouvernement est d'avis que le dépôt d'un projet de loi à cet effet, durant la présente session, ne serait d'aucune utilité.

2 et 3. Réponse sous le n° 1.

BOITES AUX LETTRES DANS BRUCE-SUD.

M. KYTE demande:

1. Quelle est la population du village de Chesley, dans Bruce-sud?

2. Des boîtes postales sur rue ont-elles été placées sur certaines rues de Chesley par le département des Postes? S'il en est ainsi, combien de boîtes et à quelles date?

M. PELLETIER:

1. Au dernier recensement, la population était de 1,734.

2. Six boîtes ont été installées à Chesley, le 17 octobre 1913.

M. KYTE demande:

1. Quelle est la population de la ville de Walkerton, dans Bruce-sud?

2. Des boîtes à lettres ont-elles été placées dans les rues? S'il en est ainsi, combien de boîtes et à quelle date?

M. PELLETIER:

1. La population de Walkerton, dans la circonscription de Bruce-sud, était de 2,601, au dernier recensement.

2. Le 30 avril 1913, 17 boîtes postales ont été installées à Walkerton.

BUREAU DE POSTE D'EGANVILLE.

*M. GRAHAM demande:

Le Gouvernement a-t-il finalement décidé de construire le bureau de poste de Eganville sur le côté nord de la rivière dans ce village?

M. ROGERS: Oui.

H. P. DUCHEMIN.

M. SINCLAIR demande:

Pourquoi l'ordre de la Chambre passé le 29 janvier 1913, demandant la production des documents concernant H. P. Duchemin n'a-t-il pas été exécuté?

M. PERLEY: Les documents demandés par cette motion ont été déposés sur le bureau de la Chambre par le secrétaire d'Etat, le 22 janvier 1914.

RESERVE DE SAINT-PIERRE.

M. OLIVER demande:

1. Des lettres patentes ont-elles été émises par le département des Affaires indiennes à tous les acquéreurs de terre dans la réserve de Saint-Pierre, Manitouline?

2. S'il en est qui n'ont pas été émises, quels sont les acquéreurs concernés?

3. Si les lettres-patentes n'ont pas été émises, quelle en est la raison?

M. ROCHE:

1. Non.

2. H. Kolurznick, J. A. Dyma, The Selkirk and Nothern Land Company, John Swerthen, The Western Trust Co., W. Kosack, A. B. Funk, W. McCorrister, F. W. Kooker, Wm. Bird, Chas. Bird et J. Cessford, H. Sable, L. J. Schalme, Peter Bear, H. Mootignowich, O. S. Jones.

3. Le département considère qu'il n'est pas opportun, dans le moment, d'accorder les titres pour des terrains sur la réserve Saint-Pierre.

SALLE D'EXERCICES A EDMONTON.

M. OLIVER demande:

1. Un marché a-t-il été fait pour la construction d'une salle d'exercices militaires à Edmonton? Dans l'affirmative, quel est le chiffre de l'entreprise, et qui est l'entrepreneur?

2. Quand la construction doit-elle commencer et quand l'édifice doit-il être terminé?

3. La cité d'Edmonton a-t-elle fourni un emplacement convenable?

M. ROGERS:

1. (a) Oui; (b) $286,000. et pour travaux additionnels en ciment, si nécessaires, $15. par verge cube; (c) P. Lyall & Sons, Construction Co.

2. Les entrepreneurs peuvent commencer les travaux immédiatement; l'édifice devra être terminé le 8 janvier 1916.

3. Oui.

LIGNE TELEGRAPHIQUE ENTRE ATHABASKA-LANDING ET FORT McMURRAY.

M. OLIVER demande:

1. Sur combien de milles et jusqu'à quel point se trouve complétée la ligne télégraphique projetée entre Athabaska-Landing et Fort-McMurray?

2. Entre quels endroits la ligne est-elle exploitée?

4. Quelle somme a-t-elle été dépensée, à ce jour, pour la construction de cette ligne?

M. ROGERS: La ligne est complétée jusqu'à Duncan's Creek, sur un parcours de 57 milles; au delà nous avons acquis un droit de passage sur un autre parcours de 42 milles, jusqu'à un endroit situé à 20 milles au sud de Pelican Rapids.

2. Il n'y a pas encore de bureaux installés sur cette ligne.

3. Le 5 juin 1912.

4. $27,004.43.

BREVETS POUR CADENAS DE SACS DE COURRIER.

*M. LEMIEUX demande:

1. A-t-on accordé quelque brevet, depuis le 19 mars 1913, pour des cadenas de sacs de courrier?
2. Dans l'affirmative, quel est le numéro du brevet?
3. A qui le brevet a-t-il été accordé?

M. BURRELL :

1. Oui.
2. N° 151,043.
3. M. F. W. Carling.

BRISE-LAMES A PETITE-RIVIERE DE L'EST.

*M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de construire un brise-lames à Petite-Rivière de l'Est, comté de Gaspé?
2. A-t-on demandé des soumissions pour cet ouvrage?
3. Dans l'affirmative, qui sont les soumissionnaires, et quel est le chiffre de chaque soumission?
4. L'entreprise a-t-elle été octroyée?

M. ROGERS: 1 et 2. Des soumissions ont été reçues pour ce brise-lames et elles sont à l'étude.

3 et 4. L'entreprise n'étant pas concédée, il n'est pas de règle de donner ces renseignements.

INSPECTEURS A LA QUARANTAINE DE QUEBEC.

*M. LEMIEUX demande:

1. Depuis le 1er octobre 1911, combien d'inspecteurs médicaux ont été nommés en rapport avec les bureaux de la quarantaine des immigrants dans le port de Québec?
2. Quels en sont les noms et les salaires respectifs?
3. Au cours de l'année 1910, combien ont été employés?

M. ROCHE:

1. Onze inspecteurs médicaux.

2. Le docteur Jos. Dobbin, $600 par année; le docteur Arthur Leclerc, $500 par année; le docteur J. P. DeBlois, $500 par année; le docteur Albert Jobin, $500 par année, le docteur Albert Drouin, $500 par année; le docteur V. Martin, $500 par année; le docteur W. Verge, $500 par année; le docteur Emile Dupont, $600 par année; le docteur J. L. Gilbert, $600 par année; le docteur Pierre Lagueux, $600 par année; le docteur J. E. Grondin, $600 par année.

3. Cinq.

MARGAREE-HARBOUR.

M. CHISMOLM demande:

1. Quels montants ont été dépensés par le gouvernement fédéral pour améliorer le port de Margaree-Harbour, comté d'Inverness (N.-E.), depuis 1872?
2. Quels montants ont été dépensés pour réparations aux jetées et quais de ce port?

M. ROGERS: Dragage, $6,805.93; construction et améliorations, $54,101.79; réparations, $7,857.79; total, $68,765.51.

QUAIS PUBLICS A PORT-HOOD.

M. CHISHOLM demande:

Quels montants ont été dépensés par le gouvernement fédéral pour la construction et la réparation du quai public à Port-Hood, comté d'Inverness (N.-E.)?

M. ROGERS: Constructions, $52,695.07; réparations, $17,477.14; total, $70,172.21.

QUAIS PUBLICS A GUYSBOROUGH.

M. SINCLAIR demande:

Quel montant brut le Gouvernement a-t-il dépensé, en travaux publics de toutes sortes, dans le comté de Guysborough (N.-E.). depuis le mois d'octobre 1911, en dehors de toutes les dépenses mentionnees dans les crédits soumis au Parlement avant le 1er octobre 1911?

M. ROGERS: $10,733.84, répartis comme suit: Burying-Island, $50; Cole-Harbor, $1.61; Cunningham's-Point, $508.42; Drum-Head, $492.94; Ecum-Secum, $687.65; Melford, $7,702.38; Middle-Country-Harbour, $21; Milford-Haven, $315.05; Port-Beckerton, $450.44; Rivière Sainte-Marie, $504.65; total, $10,733.84.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

M. SINCLAIR demande:

1. Quel est le montant brut des subventions aux chemins de fer autorisées par le Parlement depuis que l'administration actuelle est au pouvoir?
2. Quel montant a été prêté ou avancé par le Gouvernement, aux compagnies de chemins de fer, depuis le mois d'octobre 1911?
3. Quel est, depuis le mois d'octobre 1911, le montant brut des dettes assumées par le Gouvernement en garantie des obligations ou valeurs des compagnies de chemins de fer?
4. Quel est le montant payé par le Gouvernement, jusqu'au 31 décembre 1913, pour les explorations ou la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et les termini?

M. COCHRANE: Les subventions autorisées par le chapitre 48 de la loi concernant les subventions aux chemins de fer de 1912, articles 2 et 3; et le chapitre 9, 1912, article 2. (Des copies de ces lois sont annexées.)

VOITURES EN BOIS POUR LES CHEMINS DE FER.

*M. EMMERSON demande:

1. Le Gouvernement ou le département des Chemins de fer et des Canaux se propose-t-il de discontinuer la construction ou l'achat de voitures en bois pour marchandises ou à voya-

geurs et de leur substituer des voitures en acier?

2. La question est-elle actuellement à l'étude?

M. COCHRANE:

1. Le département n'a pas décidé de discontinuer la construction ou l'achat de voitures en bois.

2. Réponse sous le n° 1.

BUREAU DE POSTE DE NEW-WESTMINSTER.

*M. MURPHY demande:

1. J. W. McDonald, maître de poste de New-Westminster (C.-A.), a-t-il été démis de ses fonctions?

2. Dans l'affirmative, y a-t-il eu enquête?

3. S'il n'y a pas eu d'enquête. quelles sont les raisons qui ont motivé son renvoi?

4. Quel est le nom de son successeur?

M. PELLETIER: Le bureau de poste de New-Westminster a été récemment élevé au rang de bureau de poste de cité, et il a fallu conséquemment faire de nouvelles nominations par décret du conseil. Sur la demande du représentant de New-Westminster, M. D. J. McQuarrie a été nommé directeur de ce bureau de poste.

ENSEIGNEMENT TECHNIQUE.

*M. MURPHY demande:

1. Est-ce l'intention du Gouvernement de donner suite aux recommandations contenues dans le rapport de la commission sur l'enseignement technique?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il de soumettre une mesure à cet effet, à la présente session du Parlement?

M. CROTHERS: Les dernières parties du rapport ont été envoyées à l'impression vers le 12 janvier 1914, et on nous a promis de nous livrer des copies imprimées de tout le rapport vers le 10 février 1914.

2. Le Gouvernement fera connaître ses intentions en temps propice.

AVISEUR LEGAL AUX AFFAIRES EXTERIEURES.

*M. MURPHY demande:

1. Le Gouvernement a-t-il nommé un aviseur légal au département des affaires extérieures?

2. Dans l'affirmative, quelle est la date de sa nomination et quels sont les fonctions et les appointements attachés à la position?

3. En vertu de quel article de la loi du service civil la nomination a-t-elle été faite?

M. BORDEN:

1. Oui.

2. Le 15 avril 1913; ses fonctions sont d'examiner l'aspect légal des questions soumises au département; appointements, $3,000.

[M. Emmerson.]

3. En vertu des articles 21 et 33 de la loi modifiant l'acte du Service civil, 1908.

Sir WILFRID LAURIER: Mon très honorable ami aurait-il objection à donner le nom du titulaire, bien que cette question ne soit pas comprise dans la demande.

M. BORDEN: M. L. C. Chrisue.

M. MURPHY: D'Ottawa?

M. BORDEN: M. Christie est natif de la Nouvelle-Ecosse. Il a fait son cours dans une des universités de la Nouvelle-Ecosse—Acadie, je crois. Il a pris ses grades à l'Université de Harvard. Il a servi pendant quelque temps dans un bureau d'avocats aux Etats-Unis, et pendant trois ans dans le département de la Justice des Etats-Unis.

COMMISSION DU PRIX DE LA VIE.

*M. MURPHY demande:

1. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur la publication d'un prétendu discours de l'honorable Geo. E. Foster, ministre du Commerce, à Smith's-Falls (Ontario), le 9 décembre 1913, dans lequel on prête à l'honorable monsieur les paroles qui suivent: "Dieu sait que nous en avons assez des commissions. Elles sont aussi nombreuses que les framboises. Les commissions parcourent tout le pays, gaspillant encre et papier à préparer des rapports qui dorment sur les tablettes sans qu'on s'en occupe"?

2. Combien de commissions ont été nommées depuis le 9 décembre 1913 et quelles fonctions ont été assignées à chacune d'elles?

3. Quels sont les noms des membres des commissions formées depuis cette date?

M. BORDEN:

1. et 2. Le 20 décembre 1913, John McDougald, commissaire des douanes; Charles C. James, commissaire de l'Agriculture, et Robert H. Coats ont reçu instruction de faire une enquête au sujet de l'augmentation du prix de la vie au Canada, et des causes qui ont amené ou contribué à amener un tel résultat. Le 22 janvier 1914, M. J. U. Vincent, assistant sous-ministre du Revenu de l'intérieur, a été nommé membre de cette commission.

3. Le Gouvernement n'a pas nommé d'autre commission depuis le 9 décembre 1913. Ci-suit copie du décret du conseil, ci-dessus mentionné, et de la lettre du premier ministre au président de la commission, ainsi que la réponse de ce dernier:

Vu le mémorandum du premier ministre exposant que des divers corps publics de plusieurs villes du Canada, et autres corps représentatifs et particuliers ont demandé au Gouvernement d'instituer une enquête au sujet de l'augmentation du prix de la vie au Canada,

et des causes qui ont amené ou contribué ce résultat;

Le premier ministre soumet qu'après avoir conféré de la question avec le ministre des Douanes, le ministre de l'Agriculture et le ministre du Travail ceux-ci ont examiné l'avis qu'une enquête pourrait d'abord être faite par les fonctionnaires permanents de l'administration, et qu'ils proposaient de faire tenir telle enquête par John McDougall, commissaire des douanes, Chs. C. James, commissaire de l'agriculture, et Robert H. Coats, statisticien en chef du département du Travail, avec instruction de faire rapport aussitôt que possible.

Conséquemment, le premier ministre propose qu'une telle enquête ait lieu immédiatement, et que le ministre des Douanes, le ministre de l'Agriculture et le ministre du Travail soient autorisés à donner aux dits fonctionnaires les ordres nécessaires pour faire conjointement cette enquête, en employant et utilisant tous les renseignements que possèdent déjà les divers ministères, et en se procurant tous autres renseignements et données qui peuvent être utiles aux fins proposées, et que lesdits fonctionnaires fassent dans le plus court délai possible un rapport sur lesdites questions.

Le premier ministre propose en outre que John McDougall soit le chef et le président de cette commission.

Le comité concourt dans les propositions ci-dessus et les soumet à l'approbation du conseil.

Rodolphe Boudreau,
Greffier du Conseil privé.

Le comité du Conseil privé, sur la proposition du premier ministre, est d'avis que Joseph Ulric Vincent, assistant sous-ministre du Revenu de l'intérieur, fasse partie de la commission constituée par décret du conseil, le 20 décembre 1913, aux fins de tenir une enquête et faire rapport au sujet de l'augmentation du prix de la vie, et des causes qui l'ont amenée ou contribué à l'amener.

Rodolphe Boudreau,
Greffier du Conseil privé.

Ottawa, le 8 janvier 1914.

Monsieur,

Relativement à l'enquête que vous faites en compagnie de MM. C. C. James, C.M.G., et R. H. Coats, je désire vous apprendre qu'au cas où vous et vos collègues trouveriez qu'il est opportun d'être autorisés à assigner des témoins pour les questionner sous serment, et à envoyer chercher les témoins, vous procurer les documents et les archives, l'arrêté en Conseil nécessaire à cette fin sera adopté et soumis à Son Altesse Royale, pour approbation. Si, en plus de ces pouvoirs, vous trouvez bon d'être investis de tous les pouvoirs conférés par la loi des enquêtes et ses amendements, le Gouvernement sera heureux de donner une attention immédiate à vos demandes.

Votre tout dévoué,
(signé) R. L. Borden.

Monsieur John McDougall, C.M.G.,
Président de la Commission d'enquête sur le renchérissement de la vie.
Ottawa,

Bureau de l'enquête sur le renchérissement de la vie,
Edifice Royal, Ottawa, Canada,
12 janvier 1914.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 8 du courant, demandant si la Commission d'enquête trouverait opportun d'être investie de plus amples pouvoirs dans l'enquête sur le renchérissement de la vie.

En réponse, permettez-moi de vous annoncer que votre lettre a été portée à la connaissance des membres de la Commission.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre dévoué serviteur,
(Signé) John McDougall.

Au Très Honorable R. L. Borden, C.P., C.R.,
Premier ministre, Ottawa.

IMPORTATION D'OUVRIERS DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. VERVILLE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il adopté un décret du conseil ayant pour objet de prévenir ou de prohiber l'importation d'artisans ou de manœuvres dans la Colombie-Anglaise?

2. Dans l'affirmative, à la demande de qui ce décret a-t-il été passé, et pour quelle période?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de passer un arrêté de même nature applicable dans toutes les autres provinces? Si non, pourquoi?

M. ROCHE:

1. A certains ports, oui.

2. Sur la proposition du ministre de l'Intérieur.

3. Le Gouvernement fera connaître sa politique lorsque le temps sera venu.

SALAIRE DES OUVRIERS EMPLOYES A DES TRAVAUX PUBLICS.

M. VERVILLE demande:

1. Le Gouvernement sait-il que des entrepreneurs exécutant des travaux pour le département des Travaux publics ne paient pas les gages fixés dans les articles de la loi relativement aux gages raisonnables?

2. Des représentations ont-elles été faites au Gouvernement à ce sujet? Dans l'affirmative, par qui, et quand?

3. Cette question a-t-elle été réglée? Dans l'affirmative, quand?

M. CROTHERS:

1. Plainte a été faite au département du Travail au sujet des salaires payés aux ouvriers employés à l'exécution de deux entreprises adjugées par le département des Travaux publics à Montréal, comme suit:—(1) ouvriers en fer employés à la charpente de l'entrepôt de douane; et (2) charpentiers employés à la station postale "F."

2. Ces deux plaintes ont été portées par le conseil des employés de bâtiments de Montréal, la première dans le cours du mois de novembre, la deuxième le 29 décembre.

3. Le département du Travail s'est occupé de ces deux plaintes, qui sont en voie de règlement.

PREEMTIONS DANS L'ALBERTA.

M. BUCHANAN demande:

1. A-t-on demandé au ministre de l'Intérieur d'annuler les versements dus sur préemptions dans l'Alberta?

2. S'il en est ainsi, quelle décision le ministre a-t-il prise ou se propose-t-il de prendre à ce sujet?

M. ROCHE:

1. Oui.

2. Cette question est à l'étude dans le moment.

PATURAGES SUR LA RESERVE DES GENS-DU-SANG.

M. BUCHANAN demande:

1. A-t-on loué la réserve des sauvages Gens-du-Sang, dans l'Alberta, pour fins de pâturages? Dans l'affirmative, à qui?

2. Une requête a-t-elle été présentée au nom de quelques cultivateurs à l'effet d'obtenir le privilège de louer cette réserve pour fins de pâturage? S'il en est ainsi, quelle décision a-t-elle été prise à cet égard?

M. ROCHE:

1. Le premier bail à la Donald McEwan Co. a été prolongé temporairement.

2. Oui. Aucune décision n'a été prise au sujet de privilèges de pâturages sur cette réserve.

GAZ NATUREL DANS L'ALBERTA.

M. BUCHANAN demande:

1. Le Gouvernement sait-il que l'on se propose d'installer un tuyau destiné à la conduite du gaz naturel en dehors de la province de l'Alberta, dans la province de la Saskatchewan?

2. Le Gouvernement fédéral est-il investi du contrôle des ressources en gaz naturel de l'Alberta?

3. A-t-on demandé au Gouvernement d'empêcher que l'on fasse passer par ce moyen le gaz naturel en dehors de l'Alberta, en vue d'en ménager l'approvisionnement?

4. Quelle décision le Gouvernement se propose-t-il de prendre pour se rendre aux demandes venant de l'Alberta?

M. ROCHE:

1. Le département a été informé de cette intention.

2. Oui, sous les terres vacantes de la Couronne, et sous les terrains aliénés mais au sujet desquels la Couronne a réservé les droits sur les mines et minéraux.

3. Oui.

4. Il n'y a rien dans la loi des terres fédérales, ou dans les règlements adoptés en vertu de cette loi, qui paraisse donner au ministre de l'Intérieur le pouvoir de poser un tuyau de conduite du gaz naturel de l'Alberta à la Saskatchewan.

FERME EXPERIMENTALE DANS BONAVENTURE.

M. MARCIL demande:

1. Le ministre de l'Agriculture a-t-il pris quelque mesure en vue d'établir une ferme expérimentale, ou une station ou des stations agronomiques, dans le comté de Bonaventure?

2. S'il en est ainsi, quelle est cette mesure? Si aucune mesure n'a été prise, quelle en est la raison?

[M. Buchanan.]

M. BURRELL:

1. Non.

2. Le nombre des fermes expérimentales est continuellement augmenté, et bien qu'il lui soit impossible d'accéder à toutes les demandes qui lui sont faites, le ministre étudie chacune d'elles à son mérite.

RECLAMATIONS CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DE LA BAIE DES CHALEURS.

M. MARCIL demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de payer les réclamations contre le chemin de fer de la Baie des Chaleurs, le chemin de fer Atlantique et lac Supérieur et le chemin de fer Québec-Oriental, réclamations au sujet desquelles un rapport favorable a été fait par le commissaire, M. Arthur Plante?

2. Quand peut-on espérer que ces réclamations seront payées, et quel en sera le chiffre?

3. Si elles ne doivent pas être soldées, pour quelle raison?

M. COCHRANE: La question est à l'étude.

HAVRE DE FRASERVILLE.

M. GAUVREAU demande:

1. Le département des Chemins de fer et des Canaux en est-il venu à une entente définitive avec le département des Travaux publics, au sujet des travaux à faire au havre de Fraserville, P.Q. (Rivière-du-Loup)?

2. Si oui, quant les travaux commenceront-ils?

M. COCHRANE:

1. Oui.

2. On est à préparer les plans et les devis, après quoi on demandera des soumissions.

PROTECTION DES PASSAGERS.

*M. MURPHY demande:

1. Quels sont les représentants du Canada à la conférence internationale relative à la protection des passagers sur l'océan?

2. Quelle est la date de l'arrêté du conseil les nommant?

M. HAZEN:

1. Alexandre Johnstone, sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

2. L'arrêté en conseil est daté du 11 octobre 1913.

NAUFRAGE DU "COBEQUID".

M. LAW demande:

1. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il reçu de Son Altesse Royale le Gouverneur général un message de congratulation au sujet du sauvetage des passagers et de l'équipage du steamer "Copequid" naufragé?

2. Dans l'affirmative, ce message a-t-il été télégraphié à la presse par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, ou par quelqu'un agissant au nom du département?

3. Quels sont les noms des journaux, s'il en est, auxquels ce message a été transmis?

4. Au moment du désastre, la lumière sur la bouée qui marque le récif de Trinity-Ledge, où le "Copequid" s'est échoué, était-elle allumée?

5. Dans la négative, pendant combien de jours qui ont précédé le naufrage, cette lumière a-t-elle été inactive?

6. Où se trouvait le steamer de l'Etat "Lansdowne", alors que cette lumière était éteinte?

7. Vers la date du naufrage du "Cobequid", des changements ont-ils été faits dans le personnel des officiers ou l'équipage du "Lansdowne"? S'il en est ainsi, quels ont été ces changements et quels sont les noms des officiers ou des hommes de l'équipage depuis les changements effectués?

M. HAZEN:

1. Oui.

2 et 3. Oui, par le secrétaire privé du ministre, qui en donna une copie à un journaliste de la tribune des journalistes, croyant qu'il communiquerait la nouvelle aux journaux généralement.

3. Répondu au n° 2.

4. Non.

5. L'agent du ministère de la Marine et des Pêcheries à Saint-Jean fut avisé le 7 janvier et, le 8 janvier, la chose fut annoncée dans les journaux de Saint-Jean, Halifax, Yarmouth et Digby. La fédération maritime de Montréal en fut aussi avisée et des mesures furent immédiatement prises pour que la lumière fût rallumée.

6. A Saint-Jean.

7. Oui. M. N. A. Withers, second officier du "Lansdowne", fut promu premier officier de l'"Aberdeen"; M. Brickley, troisième officier de l'"Aberdeen", fut promu second officier du "Lansdowne".

AIDE A L'AGRICULTURE.

M. BOULAY demande:

Quelles sont les sommes qui ont été payées au gouvernement de Québec durant les années 1912 et 1913 en vertu du bill pour aide à l'agriculture voté par le Gouvernement fédéral?

M. BURRELL: 1912, $69,741.20; 1913, $69,741.20; total, $139,482.40.

M. E. LAPOINTE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il nommé des officiers chargés de surveiller la distribution et l'administration du subside fédéral aux provinces pour l'agriculture?

2. Si oui, quels sont les noms de ces officiers et les provinces pour lesquelles ils ont été nommés?

3. Avant d'accorder aux provinces un subside spécial pour des fins agricoles, le Gouvernement a-t-il fait faire une enquête ou une étude ou fait prendre des informations par l'un de ses officiers sur la situation et les besoins agricoles dans chacune des provinces?

4. Si oui, cet officier a-t-il fait un rapport?

5. Quelles sont les personnes qui ont été consultées dans chacune des provinces?

M. BURRELL:

1. Oui.

2. Le Dr C. C. James, pour toute la distribution, généralement assité, pour la province de Québec, de M. Chapais.

3. Le Dr C. C. James a été nommé pour cette fin.

4. Il fit rapport au ministre de l'Agriculture.

5. Les ministères d'agriculture provinciaux et le personnel de l'enseignement agricole officiel, un peu partout.

DEPENSES POUR EXPOSITIONS UNIVERSELLES.

M. LEMIEUX demande:

1. Quelles sommes d'argent le Gouvernement fédéral a-t-il dépensées depuis 1896 pour les expositions universelles ou internationales qui se sont tenues dans le monde entier?

2. Quelles sommes d'argent le Gouvernement fédéral a-t-il décidé de dépenser pour l'exposition de San Francisco?

M. BURRELL:

1. $2,129,132.05.

2. Le Gouvernement a décidé de dépenser pour l'exposition internationale Panama-Pacifique, qui se tiendra à San Francisco, tout l'argent nécessaire pour y faire connaître dignement les ressources et les produits du Canada. Dans ce but nous demandons au Parlement, durant le cours de cette session, de voter un subside assez rond que nous dépenserons durant l'exercice financier 1914-1915. La somme complète ne saurait être entièrement déterminée avant que nous soyons en possession de tous les renseignements sur les conditions auxquelles nous serons soumis à San Francisco..

CONGRES INTERNATIONAL—PURETE DES DENREES ALIMENTAIRES.

Sir WILFRID LAURIER demande:

1. Qui a représenté le Gouvernement du Canada au 7e congrès international *re* pureté des denrées alimentaires, tenu à Minneapolis, du 7 au 12 novembre 1913?

2. A-t-il fait un rapport au Gouvernement?

M. BORDEN:

1. Le révérend William McDonald, M.D., David Allison, et le lieutenant-colonel A. P. Sherwood, C.M.G.

2. Le Gouvernement n'a reçu d'autre rapport qu'une lettre d'un des représentants et d'un autre un rapport verbal fait à moi-même. Le Gouvernement s'attend à recevoir un rapport complet plus tard.

COMMISSION POUR ETUDIER LA QUESTION DES CONDITIONS PLUS FAVORABLES A FAIRE A LA COLOMBIE-ANGLAISE.

Sir WILFRID LAURIER demande:

1. Qui sont les membres de la commission chargée d'étudier la question de conditions plus favorables demandées par la province de la Colombie-Anglaise, et quand ont-ils été nommés?
2. Qui en est le secrétaire?
3. La commission a-t-elle tenu quelques séances? Dans l'affirmative, quand et où?
4. Le public est-il admis à ces séances ou en est-il exclus?
5. La commission a-t-elle fait quelque rapport?
6. Quelle a été la dépense, en détail, jusqu'à ce jour?

M. BORDEN:

1. Les membres de la commission sont M. M. Zebulon Aytown, Lash, de la ville de Toronto, avocat, conseil du roi, représentant le gouvernement de la Colombie-Anglaise; Ernest Victor Bodwell, de la ville de Victoria, avocat, conseil du roi. L'arrêté en conseil constituant la commission a été passé le 1er février 1913. L'arrêté en conseil désignant les deux personnages susmentionnés a été passé le 26 mars 1913.

2. M. F. Cook, de la ville d'Ottawa, a été nommé secrétaire.

3. Les deux membres de la commission ainsi désignés ont eu une réunion dans le but de choisir le troisième commissaire, mais ils ne purent s'accorder et une déclaration à cet effet fut adressée au très honorable secrétaire d'Etat des colonies.

4. Aucunes instructions spéciales n'ont été données à la commission sur ce point. Il est à présumer que les réunions qui seront tenues pour entendre des témoignages et des plaidoiries seront ouvertes au public, mais les commissaires en décideront.

5. Non.

6. Il a été fait une avance de $1,500 au secrétaire pour traitement et dépenses incidentes, mais il n'y a pas eu d'autres dépenses jusqu'à ce dernier jour.

INSPECTEUR DES ALIMENTS A SAINTE-PERPETUE.

*M. E. LAPOINTE demande:

1. Alphonse Pelletier, inspecteur d'aliments à Sainte-Perpétue, a-t-il fait un rapport depuis sa nomination? Dans l'affirmative, quand?
2. Quel est le salaire de cet officier?

M. NANTEL:

1. Aucun rapport n'a été fait, mais il a exercé ses fonctions en prenant des échantillons d'aliments en décembre 1912, juillet 1913, novembre 1913, janvier 1914, ce en quoi consiste les devoirs de sa charge.

2. $300 par année.

OFFICIERS D'ACCISE A SAINT-ROCH DES AULNAIES.

*M. E. LAPOINTE demande:

1. Joseph Dupont, officier d'accise à Saint-Roch des Aulnaies, a-t-il fait un rapport depuis sa nomination? Si oui, quand?
2. Quel est le salaire de cet officier?

M. NANTEL:

1. Oui. Trois: le 28 mai 1913, le 28 octobre 1913 et le 28 novembre 1913. Il est officier préventif.

2. $200 par année.

STATION EXPERIMENTALE DE SAINTE-ANNE.

*M. E. LAPOINTE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il fait l'acquisition de nouveaux terrains pour l'agrandissement de la station expérimentale de Sainte-Anne de la Pocatière?
2. Dans l'affirmative, quelle est la superficie de ces terrains, de qui ont-ils été achetés, et quel a été le prix d'achat?

M. BURRELL:

1. Oui.

2. La superficie de ces terrains est de 125 à 135 arpents. Ils ont été achetés de MM. Prudent Martin, Alphonse Sirois et Emile Hudon dit Beaulieu. Le prix d'achat a été de $10,800.

LES PASSAGES A NIVEAU.

*M. GRAHAM demande:

1. Quel montant a été payé par le Gouvernement pour aider à faire disparaître les passages à niveau et les accidents qui s'y produisent?
2. Le Gouvernement se propose-t-il de modifier le statut qui s'y rapporte?

M. COCHRANE:

1. Jusqu'au 1er janvier 1914, une somme de $60,991.22 a été payée.

2. Non.

Le BUREAU DE POSTE DE SAINT-CASIMIR.

M. DELISLE demande:

1. Quel montant a été placé dans les crédits de 1911-1912 pour la construction d'un bureau de poste à Saint-Casimir-de-Portneuf (P.Q.)?
2. Est-ce l'intention du Gouvernement ou du ministre des Travaux publics de se rendre à la demande des citoyens de Saint-Casimir pour la construction du susdit bureau de poste?

M. REID:

1. $5,000.

2. Il sera répondu à la question lorsque les crédits seront déposés devant le Parlement.

LE QUAI DE L'ILE-VERTE.

M. GAUVREAU demande:

1. Joseph Collin a-t-il été employé comme surveillant des travaux du quai à l'Ile-Verte, Témiscouata, en 1912 et en 1913?
2. Pendant combien de jours en 1912 et en 1913?
3. Quel a été son salaire par chaque jour?
4. Quel montant total a-t-il reçu en 1912 et en 1913?
5. A-t-il fourni du bois ou autres matériaux au département des Travaux publics?
6. Si oui, pour quels montants en 1912 et en 1913?

M. REID:

1. Oui. En 1912, 77⅞ jours, et en 1913, 79 jours.
2. En 1912, $2.75 par jour, et en 1913, $3 par jour.
3. En 1912, $212.24; en 1913, $237.
4. Non.
5. Répondu par la question n° 4.

LE MANEGE MILITAIRE DE FRASERVILLE.

M. GAUVREAU demande:

Est-ce l'intention du ministre de la Milice, de concert avec les Travaux publics, de construire un manège militaire à Fraserville, Témiscouata (P.Q.), depuis que la 20e batterie y a été organisée?

M. REID: A l'étude.

LES USINES DU TRANSCONTINENTAL A SAINT-MALO.

M. GRAHAM demande:

1. Quel est l'entrepreneur des usines du chemin de fer Transcontinental à Saint-Malo, Québec?
2. Quand l'arrêté du conseil a-t-il été adopté?
3. Quand les travaux ont-ils commencé?

M. COCHRANE:

1. M. Joseph Gosselin, de Lévis, Qué.
2. Le 8 octobre 1913.
3. Le 17 septembre 1913.

L'ARBITRAGE CONCERNANT LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. GRAHAM demande:

1. Sir William White a-t-il été nommé seul arbitre pour régler le différend survenu entre le Gouvernement ou la commission du Transcontinental et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique?
2. Dans l'affirmative, quelle est la date de la nomination?
3. Quelles questions ont été soumises à l'arbitrage et à la décision de sir William White?
4. A quelle date a-t-il rendu son verdict et dans quels termes?
5. La décision de l'arbitre a-t-elle été exécutée?
6. Dans la négative, en quoi la décision n'a-t-elle pas été mise à exécution, et quelle en est la raison?

M. COCHRANE: La commission du Transcontinental me transmet les renseignements suivants:

1. Oui.
2. Le 11 décembre 1912.
3. (1re partie). Quel serait un loyer raisonnable pour l'usage de cette partie de la division est entre Winnipeg et la jonction du lac Supérieur, non compris les ateliers ci-dessous mentionnés, jusqu'à ce que la division est soit suffisamment complétée pour être livrée au trafic, selon l'intention et le sens du contrat et des lois mentionnés plus loin, avec un service de traversiers à Québec. (2e partie). Les usines de Transcona et les usines pour les réparations, situées aux points divisionnaires, ou aucune d'elles, doivent-elles être considérées comme faisant partie de la division est, selon l'intention et le sens des contrats conclus le 29 juillet 1903 et le 18 février 1904, et des lois qui confirment lesdits contrats? (3e partie). Dans la négative, quel serait le loyer raisonnable à payer, afin que le Grand-Tronc-Pacifique se serve de ces ateliers, ou d'aucun d'eux, pour n'importe quelles fins concernant les chemins de fer, en attendant l'ouverture au trafic de la division est? (4e partie). Ou si l'arbitre décide que lesdits ateliers, ou aucun d'eux, doivent être considérés comme faisant partie de ladite division est, en vertu desdits actes, quel loyer serait-il raisonnable de payer pour l'usage de cette jartie dudit chemin de fer entre Winnipeg et la jonction du lac Supérieur, y compris lesdits ateliers ou ceux d'entre eux qu'il déclarera faire partie de la division est, ainsi que le droit pour ladite compagnie de se servir de tels ateliers, selon qu'elle le jugera à propos, pour les fins d'exploitation des dites division est et ouest dudit chemin de fer?

4. (a) Le verdict a été rendu le 28 février 1913. Les termes sont les suivants: (b) (1ère partie.) Vu que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en se servant de la voie ferrée entre Winnipeg et la jonction du lac Supérieur tant que sa division est ne sera pas ouverte au trafic, aura l'avantage de se bâtir un trafic pour son propre chemin de fer entre la jonction du lac Supérieur et Fort-William ainsi que pour son réseau à l'ouest de Winnipeg, sans compter les avantages qu'elles retirera de pouvoir transporter par ce débouché tout son matériel de construction, et tenant compte également du volume du trafic par eau et par rail, comparativement au trafic qui se fait par rail d'un bout à l'autre.

J'accorde, ordonne et détermine qu'une somme égale à 2 p. 100 par année du coût

de construction de ladite partie de la division est, devrait être un loyer raisonnable pour l'usage de cette partie de la division est entre Winnipeg et la jonction du lac Supérieur, à l'exclusion des ateliers de Transcona et des ateliers de réparations aux points divisionnaires, jusqu'à ce que ladite division est soit complétée et en état d'être exploitée, selon l'intention et le sens des contrats du 29 juillet 1903 et du 18 février 1904, et des actes les confirmant et qui sont mentionnés dans ledit projet de contrat du 20 décembre 1912, et avec un service de traversiers à Québec; on devra se rendre compte dudit coût de construction de la manière définie dans les paragraphes 15 et 16 dudit contrat intervenu le 29 juillet 1903, y compris le coût des item mentionnés dans lesdits paragraphes, mais à l'exclusion du coût de construction de la même manière desdits ateliers de Transcona et des ateliers de réparations aux points divisionnaires ainsi que des terrains requis ou employés pour l'érection desdits ateliers.

Outre le paiement de cette somme de 2 p. 100, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, jusqu'à ce que ladite division est soit ouverte au trafic, devra maintenir et exploiter à ses propres frais ladite partie de la division est, et toutes les dépenses d'exploitation, selon que le définit le paragraphe 14 du dit contrat du 29 juillet 1903.

(2ième partie). Quant aux atelier de Transcona, en tenant compte d'un côté du site qu'ils occupent et des circonstances dans lesquelles ils ont été construits et outillés, de l'autre, des spécifications et de l'interprétation à donner, auxdits contrats et actes, à la lumière de ce qui se passe sur les chemins de fer modernes et prenant en considération l'idée que d'autres compagnies de chemins de fer se serviront également de ladite division est: J'accorde, ordonne et détermine que l'on doit considérer lesdits ateliers comme faisant partie de la division est, et il est évident qu'ils en font partie,—selon l'intention et le sens desdits contrats intervenus le 29 juillet 1903 et le 18 février 1904, et des actes qui les confirment.

De plus j'accorde, ordonne et détermine qu'on doit considérer comme faisant partie de ladite division est,—et effectivement, ils en font partie,—tous les ateliers de réparations aux points divisionnaires, selon l'intention et le sens desdits contrats du 29 juillet 1903 et du 18 février 1904, ainsi que des actes qui les confirment. Je trouve que ces ateliers forment une partie du matériel de ce chemin de fer et sont nécessaires à son exploitation effective.

(3ième partie). Vu le verdict que j'ai rendu quant à la seconde question soumise à mon arbitrage, je n'ai pas à rendre de décision à propos de la 3ième question.

(4ième partie). La capacité et le personnel des ateliers de Transcona sont bien supérieurs aux besoins de la ligne entre Winnipeg et la jonction du lac Supérieur, et il n'y a pas de doute que dans l'intervalle, d'ici à ce que la division est soit complétée, et peut-être même pour quelque temps après, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pour des raisons d'économie, aura à faire usage de ces usines et bâtiments, pour la protection de son pouvoir, de son matériel roulant, de ses outils et autres matériaux nécessaires pour l'exploitation de la jonction du lac Supérieur à Fort-William et sur la division ouest, ainsi que sur toutes autres lignes ou embranchements qu'elle pourra construire en partant de la division est.

Je déclare que le juste loyer de cette partie dudit chemin entre Winnipeg et la jonction du lac Supérieur, y compris les usines de Trancona et les ateliers de réparations des points divisionnaires, y compris également le droit de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique de se servir de ces usines et de ces ateliers pour les besoins desdites divisions orientale et occidentale dudit chemin de fer, est d'une somme égale à 2 p. 100 par année des frais de premier établissement de cette partie de ladite division de l'est, à vérifier en la manière décrite aux paragraphes 15 et 16 déjà mentionnés, y compris ce que pourront coûter les ateliers de réparations aux points divisionnaires de la susdite partie de chemin, mais sans y comprendre le coût de la construction des ateliers de Transcona, et, en plus de ces 2 p. 100, une somme équivalente à 10 p. 100 de ce qu'aura effectivement coûté tout l'ouvrage fait dans lesdits ateliers de Transcona aux locomotives, aux wagons, au matériel roulant fournis pour la mise en service de la division de l'est et au matériel, aux outils et matières entrant ou employés dans la mise en service ou entretion de ladite division de l'est; et d'une autre somme équilalente à 12½ p. 100 de ce qu'aura effectivement coûté l'ensemble des travaux faits ou objets produits aux ateliers de Transcona, autres que pour la division de l'est. Le coût de ces travaux comprendra celui de tout travail ou servi-

ce, le salaire du directeur des ateliers, celui de tout le personnel de surveillance des ateliers de Transcona et de leurs travaux extérieurs, comme aussi de toutes les matières et fournitures consommées dans lesdits ateliers. Outre les pourcentages ci-dessus mentionnés, la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique devra, jusqu'à ce que ladite division de l'est soit terminée, comme il est dit précédemment, maintenir, à ses propres frais, et mettre en service la susdite partie de la division de l'est, y compris les ateliers de Transcona et ceux des points divisionnaires, et payer tous les frais du service, comme il est indiqué au paragraphe 14 de la convention du 29 juillet 1903.

5 et 6. Il a été fait selon la teneur de cette décision, mais aucun bail n'a encore été signé.

LIGNES D'EMBRANCHEMENT DE L'INTERCOLONIAL.

M. MARCIL demande:

1. A-t-on fait quelque progrès, depuis la dernière session, dans l'affaire de l'acquisition par le Gouvernement, des chemins de fer Québec-Oriental et Atlantique, Québec et lac Supérieur, à titre de lignes subsidiaires et embranchements de l'Intercolonial? S'il en est ainsi, où la question en est-elle rendue?

2. Si rien n'a été fait, quelque explication peut-elle être fournie, et de quelle nature?

M. COCHRANE:

1. Non.

2. Parce que le Sénat a rejeté le projet, à la dernière session, d'acquérir ces lignes.

L'EQUIPAGE DU "NIOBE."

M. BOULAY demande:

1. Quel est le nombre d'hommes formant l'équipage du "Niobé"?

2. Quel est le nombre de Canadiens qu'il y a actuellement sur ce vaisseau?

3. Combien de soldats ont déserté ou abandonné le service depuis son arrivée au Canada?

M. HAZEN:

1. Le 15 janvier 1914, quatorze officiers et cent cinquante-cinq officiers mariniers et matelots.

2. Nombre de Canadiens de service sur le "Niobe" le 16 janvier 1914: huit officiers et soixante et quinze officiers mariniers et matelots.

3. Nombre de marins qui à la date du 15 janvier 1914 avaient quitté le service: décédés, 9; désertés, 241; dont les services n'étaient plus requis, 57; à leur propre demande, 102; devenus invalides, 21; dont l'engagement était expiré, 100; qui se sont rachetés, 18; en tout, 548.

EMPLACEMENT POUR UNE SALLE D'EXERCICE A VANCOUVER.

M. PROULX demande:

1. Le département des Travaux publics a-t-il acheté tout le terrain dans la cité de Vancouver requis pour un site de salle d'exercices militaires?

2. Quelle partie de la subdivision 43 du bloc 264a des terres fédérales dans la dite cité de Vancouver a été acquise, et quels sont les noms des diverses personnes de qui ont été achetées les propriétés formant partie de cette subdivision 43, et quel prix a été payé à chaque personne?

3. Combien de lots dans la dite subdivision ne sont pas encore achetés, et quelles mesures ont été prises par le département pour exproprier les lots?

M. REID:

1. Oui.

2. Les lots 9, 10, 11 et 12, à madame Campbell, $16,500; partie du lot 19, à madame Bennest, $5,100; le lot 17, à James McKay, $6,500; partie des lots 13, 14, 15 et 16, à C. Grosman, $6,787; partie des lots 19 et 20, à madame Ireland, $4,200; partie du lot 20, à madame Bellamy, $6,787; partie des lots 13, 14, 15 et 16, à John McLeod, $7,150; le lot 18 à James Kerr, $7,000; les lots 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 21, 22, 23 et 24, à madame McSpadden, $122,700.

3. Un lot à exproprier.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—PONT SUR LA RIVIERE FRENCH.

*M. EMMERSON demande:

1. La commission de l'Intercolonial, ou le département des Chemins de fer et des Canaux, a-t-il engagé un plongeur pour examiner les fondations du pont de la rivière French sur la ligne appelée ligne courte, dans la Nouvelle-Ecosse? Dans l'affirmative, quelle était la nécessité de cet engagement et quels sont le nom et le domicile de ce plongeur?

2. Si les services d'un plongeur ont été requis en rapport avec le dit pont, quel salaire lui a été payé, quel a été le montant des dépenses découlant de son engagement, et quel a été le coût total de cet examen?

3. Les fondations de l'un des piliers du dit pont ne sont-elles pas à découvert à l'eau basse, et le sommet du vieux caisson de l'autre pilier n'est-il pas hors de l'eau?

4. Le plongeur a-t-il dû attendre la marée haute pour aller examiner le bas des fondations?

5. N'était-il pas possible et plus facile de faire faire l'examen par un ingénieur à marée basse?

6. La question était-elle sous le contrôle et la surveillance de l'ingénieur du pont? Quel est le nom de l'ingénieur du pont actuellement employé par l'Intercolonial? Quand a-t-il été nommé, et à quel salaire? Etait-il a l'emploi de quelque compagnie particulière de chemin de fer quand ses services ont été retenus par l'administration de l'Intercolonial? Dans l'affirmative, quelle était ce chemin de fer? A quoi était-il employé en dernier lieu par une compagnie de chemin de fer, et quelle était cette compagnie particulière? Et à quelle nationalité appartenait-il à l'époque de son emploi?

7. Quelqu'un a-t-il été employé à titre d'ingénieur consultant général dans le personnel technique de l'Intercolonial? Dans l'affirmative, à quel époque, qui était-il, quel salaire recevait-il, et quel était son âge quand il remplissait cet emploi?

M. COCHRANE:

1. Oui. L'engagement d'un plongeur a eu pour motif de nous assurer que les fondations sous l'eau étaient de force à supporter les nouvelles piles supérieures en tout état de la marée. Thomas Anderson, Saint-Jean (N.-B.).

2. Les salaires par jour ont été de $20 pour un plongeur et un aide, y compris l'appareil d'usage. Les dépenses casuelles ont été de $33, et l'examen a coûté en tout $153.10.

3. Non, les fondations de l'un des piliers ne sont pas à découvert à l'eau basse, ces fondations étant, pour l'un comme pour l'autre piliers, d'environ douze pieds sous l'eau. Le sommet du vieux caisson de l'autre pilier n'est jamais hors de l'eau.

4. Non.

5. L'ingénieur résident avait fait un examen à l'eau basse, et il avait conseillé de faire vérifier par un plongeur l'état des fondations à l'eau basse. Il n'était pas possible à l'ingénieur résident de faire un examen des piles sous l'eau sans l'aide d'un plongeur.

6. C'était à l'ingénieur du pont neuf qu'il incombait de diriger et de surveiller l'affaire, c'est-à-dire M. W. A. Duff, engagé au mois de juin 1913, moyennant des appointements de $250 par mois. Il était à l'emploi du Transcontinental national lorsque ses services ont été retenus par l'administration de l'Intercolonial. Il avait été à l'emploi du Transcontinental national à titre d'adjoint de l'ingénieur des ponts. Il était dans le temps Canadien.

7. Non.

GRATIFICATIONS AUX VETERANS DE LA CAMPAGNE DES FENIANS.

M. BOIVIN demande:

1. Combien de vétérans de l'invasion féniane ont-ils reçu la gratification de $100, octroyée par la loi?

2. Combien de demandes ont-elles été refusées?

3. Combien de demandes sont-elles encore à l'étude?

M. HUGHES:

1. Je demanderais que la première question demeurât en suspens, vu que la réponse n'est pas prête et qu'elle regarde un autre ministère.

2. 3,405.

3. 14,337.

[M. Emmerson.]

BESTIAUX MALADES DANS LES CANTONS DE L'EST.

M. BOIVIN demande:

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement que la tuberculose existe, dit-on, dans un grand nombre de troupeaux de vaches à lait, dans tout le pays et spécialement dans les cantons de l'Est?

2. Le Gouvernement a-t-il nommé quelque inspecteur vétérinaire chargé de s'assurer de l'existence de cette maladie?

3. Le Gouvernement paie-t-il une indemnité aux propriétaires des têtes de bétail abattues pour cause de tuberculose?

4. Dans l'affirmative, quel est le montant de cette indemnité?

5. Le Gouvernement est-il autorisé par la loi à en agir ainsi?

6. Si non, est-ce l'intention du Gouvernement de soumettre à la présente session une législation dans ce but?

M. BURRELL:

1. Oui, mais non pas particulièrement dans les cantons de l'Est.

2. Le Gouvernement a nommé des inspecteurs vétérinaires pour la mise à effet des dispositions de la loi relative aux maladies contagieuses parmi les bestiaux et des règlements qui s'y rattachent.

3. Non.

4. Même réponse qu'au numéro 3.

5. Le Gouvernement a, dans l'espèce, des pouvoirs discrétionnaires.

6 Voir réponse au numéro 5.

ROUTES POSTALES DANS LE COMTE DE SHEFFORD.

M. BOIVIN demande:

1. Combien de routes postales rurales ont été établies dans le comté de Shefford?

2. De quels bureaux de poste partent ces routes?

3. Combien de bureaux de poste ont été fermés, s'il y en a, par suite de l'établissement de ces routes?

4. Quels sont les noms de ces bureaux?

5. Quels moyens le Gouvernement a-t-il pris pour rencontrer les besoins des personnes qui se servaient ci-devant de ces bureaux et qui ne demeurent pas le long ou près des nouvelles routes rurales?

M. PELLETIER:

1. Quatre.

2. Granby, South-Stukely (deux routes); Foster (partie de la route numéro 3 qui se trouve dans le comté de Shefford).

3. Deux.

4. South-Granby et Granboro.

5. Le service de livraison sur route satisfait à tous les besoins de ceux que ces bureaux desservaient.

BOITES AUX LETTRES DE GRANBY.

M. BOIVIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une requête de la chambre de commerce de Granby relative-

ment à l'installation de boîtes aux lettres dans les rues de Granby (P.Q.), pour la levée des objets de correspondance?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il l'intention de faire droit à cette requête?

3. Quand ces boîtes seront-elles installées?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2 et 3. Les fonctionnaires du ministère font en ce moment enquête à cet égard.

LES EMPLOYES DU DEPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.

M. BOIVIN demande:

1. M. Edouard Doonan, de Montréal, est-il à l'emploi du ministère de l'Agriculture?

2. Dans la négative, quand a-t-il été congédié?

3. A la demande de qui?

4. Quels étaient ses appointements?

5. Quel est son successeur?

6. Quel est le salaire de son successeur?

M. BURRELL:

1. Non.

2. La période de ses services à titre d'inspecteur de cargaison pour la saison de navigation est expirée le 30 novembre 1911, et depuis cette date il n'a pas été employé.

3. La réponse au n° 2.

4. $100 d'appointements mensuels.

5. M. Doonan n'a pas eu de successeur attitré. Il figurait parmi le personnel des inspecteurs de cargaison à Montréal.

6. A Montréal, en 1912, les inspecteurs de cargaisons touchaient $90 d'appointements mensuels. En 1913, le chiffre de ces appointements mensuels a été porté à $110.

M. BOIVIN demande:

1. M. Robert Blackwood, de Shefford-ouest (Québec), est-il employé au département de l'Agriculture?

2. Dans la négative, quand a-t-il été destitué?

3. A la demande de qui l'a-t-il été?

4. Quel salaire recevait-il?

5. Qui l'a remplacé?

6. Quel salaire reçoit son successeur?

M. BURRELL:

1. Non.

2. Il a démissionné le 15 juin 1912.

3. La réponse au n° 2.

4. $1,000 d'appointements annuels.

5. M. S. Riendeau.

6. $1,000 de rémunération annuelle.

M. BOIVIN demande:

1. M. L. P. Bernard, de Granby (Québec), est-il employé par le Gouvernement?

2. Dans l'affirmative, à quel titre?

3. Quelles sont ses fonctions?

4. Quel est le chiffre de ses appointements?

5. A-t-il eu l'autorisation de s'occuper de l'œuvre d'organisation du parti conservateur ou lui a-t-on demandé de le faire?

M. BURRELL: En ce qui concerne le département de l'Agriculture:

1. Oui.

2. Inspecteur des produits de l'industrie laitière et conférencier aux comices agricoles.

3. Réponse au n° 2.

4. $100 d'appointements mensuels.

5. Non.

LA LOI DES GRATIFICATIONS AUX VETERANS DE LA CAMPAGNE DES FENIANS.

M. SINCLAIR demande:

Le Gouvernement a-t-il mis à l'étude la question de savoir s'il convient de modifier la loi relative à la gratification à accorder aux vétérans de l'invasion fénienne, de façon à statuer sur le paiement de cette gratification aux veuves des vétérans décédés avant le mois d'avril 1912?

M. HUGHES: La loi recevra les modifications voulues pour qu'il soit fait droit à toute réclamation non encore réglée.

FOURNITURE DE GLACE A L'INTERCOLONIAL.

M. SINCLAIR demande:

1. Des soumissions ont-elles été récemment demandées pour fourniture de glace au service de l'Intercolonial à Mulgrave (N.-E.)?

2. S'il en est ainsi, l'entreprise a-t-elle été adjugée, et à qui?

3. Quels sont les noms de tous les soumissionnaires, et quel est le chiffre de chaque soumission?

M. COCHRANE:

1. Oui.

2. Oui, A. M. S. W. Hagerty, de Mulgrave, (N.-E.).

3. S. W. Hagerty, de Mulgrave (N.-E.), à $1 la tonne, livrée à Mulgrave. J. A. Cesale, de Mulgrave (N.-E.), à $1 la tonne, délivrée à Mulgrave. J. W. Taggart, de Piedmont (N.-E.), à 42 cents la tonne, livrée à bord des wagons, à Piedmont et Dewers-Mills. Les frais effectués par l'Intercolonial pour transport et magasinage en glacière à Mulgrave, 55 cents, total 95 cents.

James Dunlop de Leitches-Creek, (C.-B.), à 65 cents la tonne, livrée à bord des wagons, à Dunlop-Sidings (C.-B.). Frais effectués par l'Intercolonial pour transport et magasinage en glacière à Mulgrave, 60 cents, total $1.25.

C. H. McIntyre, de McIntyre's-Lake (C.-B.), 50 cents, à bord des wagons à McIntyre's-Lake (C.-B.). Frais effectués par l'Intercolonial pour transport et magasinage en glacière à Mulgrave, 42 cents, total 92 cents.

*M. GAUVREAU demande:

1. Des soumissions ont-elles été récemment demandées pour fourniture de glace au service de l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup, à la Rivière-Ouelle et à Rimouski?
2. S'il en est ainsi, l'entreprise a-t-elle été adjugée, et à qui?
3. Quels sont les noms de tous les soumissionnaires et quel est le chiffre de chaque soumission?

M. COCHRANE:

1. Oui, pour le quai de la Rivière-du-Loup et de la Rivière-Ouelle, mais non pour Rimouski, vu qu'il n'existe pas de glacière à ce dernier endroit.

2. Oui, pour le quai de la Rivière-du-Loup et de la Rivière-Ouelle, à François Meunier, de la Rivière-du-Loup.

3. Pour 1,170 tonnes, plus ou moins, à la Rivière-du-Loup:

J. A. Boulay, de Sayabec, (P.Q.), à $1.05, sans mention de livraison.

François Meunier, de la Rivière-du-Loup, à 60 cents la tonne, livrée et mise en glacière.

J. A. Pelletier, de la Rivière-du-Loup, à 60 cents la tonne, livrée et mise en glacière.

80 tonnes, plus ou moins, au quai de la Rivière-Ouelle.

François Meunier, de la Rivière-du-Loup (P.Q.), à 60 cents la tonne, mise en glacière, l'Intercolonial devant effectuer le transport gratuitement, et fournir la main-d'œuvre pour l'emmagasinage, de la Rivière-du-Loup au quai de la Rivière-Ouelle.

J. A. Pelletier, de la Rivière-du-Loup (P.Q.), à 69½ cents la tonne, mise à bord des wagons à la Rivière-du-Loup.

Alfred Dionne, J. P. Hudon, de la Rivière-Ouelle (P.Q.), à $2.10 la tonne, livrée et mise en glacière, ou $1.50, mise en glacière, l'Intercolonial devant faire le transport de la glace gratuitement, de la gare Letellier au quai de la Rivière-Ouelle.

PARCOURS EN MILLES DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

M. SINCLAIR demande:

1. Quelle est la longueur du chemin de fer projeté de la baie d'Hudson, entre Le-Pas et Port-Nelson?
2. Pour combien de milles de construction a-t-on adjudgé des entreprises?
3. Combien y a-t-il de milles terminés entre Le-Pas et Port-Nelson?

M. COCHRANE:

1. 418 milles et demi.

2. De Le-Pas à Thicket-Portage, 185.5 milles; de Thicket-Portage à Split-Lake-Junction, 68 milles; de Split-Lake-Junction à Port-Nelson, 165 milles; total, 418.5 milles.

3. 86 milles de rails posés, 56 milles de plate-forme, nivellement presque terminé, sauf quelques tranchées aux milles 110, 121 et 133, et quelques traverses posées.

PONT DE LA MISSION-DU-PAS.

M. GRAHAM demande:

Le pont qui traverse la Saskatchewan à la Mission-du-Pas est-il terminé? Dans l'affirmative, à quelle date?

M. COCHRANE: Le pont de la Mission-du-Pas est ouvert au trafic depuis la mi-juillet 1913; seulement la travée tournante n'avait pas été ajustée au gré de l'ingénieur.

BRISE-LAMES DE NEW-HARBOUR.

M. SINCLAIR demande:

A cours de cette session, le Gouvernement inscrira-t-il au budget quelque crédit affecté au prolongement du brise-lames de New-Harbour, comté de Guysborough (N.-E.)?

M. ROGERS: Il n'est pas d'usage de donner pareils renseignements avant que le budget n'ait été déposé sur le bureau.

GRAND-FALLS—CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN.

M. MICHAUD demande:

1. La loi des subventions aux chemins de fer, de 1910, subventionn-t-elle la ligne entre Grand-Falls (N.-B.), et Saint-Jean?
2. Dans la loi des subventions de 1913, cette partie de la ligne entre Andover et Grand-Falls a-t-elle été omise?
3. S'il en est ainsi, pourquoi la subvention pour cette partie de ligne a-t-elle été éliminée?

M. COCHRANE:

1. La loi des subventions de 1910 subventionne le chemin de fer de Grand-Falls à Saint-Jean (N.-B.).

2. La loi des subventions de 1913 ne subventionne que la ligne d'Andover à Saint-Jean (N.-B.).

3. Il n'est pas décidé que la construction du chemin de fer ne sera pas poussée jusqu'à Grand-Falls.

PETER FIELDING AU SERVICE DE L'ETAT.

M. A. K. MACKLEAN demande:

1. Quelles fonctions M. Peter Fielding, de Windsor (N.-E.), exerce-t-il dans le service du Gouvernement?
2. Quel salaire reçoit-il?

M. ROCHE:

1. Il est agent d'immigration pour le gouvernement fédéral.

2. $1,800 d'appointements annuels.

TERRAINS HOUILLERS DE L'ETAT.

M. BUCHANAN demande:

1. Qui détient les terrains houillers 28-19, 27-18, 27-17 et 28-18, ouest du 4e méridien?

2. Sont-ils depuis ouverts à la colonisation? Dans l'affirmative, depuis quand?

M. ROCHE:

1. La Crown, la Rosedale Coal and Clay Products Co. (limitée), Noble William Clarke, John N. Murray and William Murphy, et autant que peut l'affirmer le département des Chemins de fer, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et la compagnie de la baie d'Hudson.

2. Les terres disponibles dans ce township ont été ouvertes à la colonisation en 1904.

CHARBON DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. DEVLIN demande:

1. Le Gouvernement sait-il que lors de son entrée dans la Confédération, la Nouvlle-Ecosse a eu la promesse qu'elle aurait un marché pour sa houille dans l'Ontario?

2. La Nouvelle-Ecosse a-t-elle jamais eu ce marché?

3. Dans la négative, cela a-t-il été dû au défaut de facilités de transport?

M. BORDEN:

1. Il n'y a pas de document officiel sur ce sujet.

2 et 3. Le Gouvernement sait qu'une certaine quantité de charbon de la Nouvelle-Ecosse est vendue dans l'Ontario, la nature et l'importance du marché sont limitées par les conditions qui varient jusqu'à un certain point d'année en année.

TRAFIC SUR LES CANAUX CANADIENS.

M. DEVLIN:

1. Quel a été la totalité du trafic par voie des canaux canadiens en 1911, 1912 et 1913?

2. Comment le trafic a-t-il été réparti par ces canaux?

M. COCHRANE:

1. 1911, 38,030,353; 1912, 47,587,245; 1913, 52,053,913.

1911.	Etats-Unis.	Canadien.	Total.
	$	$	$
2.—Sault-Sainte-Marie	27,774,128	3,177,581	30,951,709
Welland	1,241,149	1,296,480	2,537,629
Saint-Laurent	1,041,847	2,063,861	3,105,708
Chambly	155,983	443,846	599,829
Saint-Pierre	.....	75,298	75,298
Murray	4,048	159,409	163,457
Canaux de la rivière Ottawa	7,802	312,269	320,071
Rideau	12,489	159,738	172,227
Vallée de la Trent	.....	57,290	57,290
St-Andrews	.....	47,135	47,135
	30,237,446	7,792,907	38,030,353
1912.			
Sault-Sainte-Marie	35,579,293	4,090,362	38,669,655
Welland	1,298,799	1,553,116	2,851,915
Saint-Laurent	1,137,045	2,340,143	3,477,188
Chambly	170,713	447,702	118,415
Saint-Pierre	300	74,509	74,809
Murray	2,561	167 520	170,081
Canaux de la rivière Ottawa	8,835	383,515	392,350
Rideau	13,170	146,963	160,133
Vallée de la Trent	.....	77,150	77,150
St-Andrews	.....	95,449	95,449
	38,210,716	9,376,529	47,587,245
1913.			
Sault-Sainte-Marie	37,744,590	4,954,734	42,699,324
Welland	1,477,308	2,093,406	3,570,714
Saint-Laurent	1,465,408	2,837,019	4,302,427
Chambly	196,801	358,801	555,602
Saint-Pierre	.....	71,514	71,514
Murray	18,481	162,095	180,576
Canaux de la rivière Ottawa	6,973	358,465	365,438
Rideau	13,477	157,746	171,223
Vallée de la Trent	.....	55,800	55,800
St-Andrews	.....	81,285	81,295
	40,923,038	11,130,875	52,053.913

POSTE RURALE DANS SAINT-JEAN ET IBERVILLE.

M. DEMERS demande:

1. La malle rurale a-t-elle été établie dans la paroisse de Sainte-Brigide, comté de Saint-Jean et Iberville?
2. Des soumissions ont-elles été demandées pour le transport de cette malle ou pour partie de cette malle?
3. Une soumission a-t-elle été faite pour tel transport par un M. Israël ou Isaïe Deslauriers?
4. Ce monsieur a-t-il été recommandé par quelqu'un pour l'octroi du contrat dudit transport?
5. Dans l'affirmative, le nom de cette personne?

M. PELLETIER:

1 Trois circuits pour la poste rurale ont été établis dans la paroisse de Sainte-Brigide.

2. Des soumissions ont été demandées pour les trois circuits.

3. Israël Deslauriers a soumissionné pour le circuit n° 3 de la poste rurale de Sainte-Brigide.

4 et 5. M. Deslauriers a été recommandé par le docteur Pickel et M. F. H. A. Giroux de Sweetsburg, par le docteur Sabourin de Saint-Jean et M. J. E. Lareau du village de Richelieu, mais comme une soumission plus basse que la sienne avait été reçue, le département a été obligé de l'accepter.

M. DEMERS demande:

1. Le contrat du transport des malles pour la ville de Saint-Jean, exécuté par Joseph Barsalou, a-t-il été cancellé l'année dernière?
2. Quelqu'un a-t-il demandé cette cancellation?
3. Dans l'affirmative, le nom de cette personne?
4. Un nouveau contrat a-t-il été accordé l'année dernière pour ce transport? Dans l'affirmative, à qui?
5. Continue-t-il l'exécution de son contrat? Dans la négative, pourquoi, et qui a actuellement ce contrat?

M. PELLETIER: Joseph Barsalou a demandé d'être relevé des obligations de son contrat parce qu'il était infirme et incapable de faire son travail. Des soumissions ont été demandées et l'entreprise a été accordée à Auguste Hébert qui a remplacé Barsalou comme entrepreneur depuis le 1er octobre 1913.

M. DEMERS demande:

1. La malle rurale a-t-elle été établie dans la paroisse de Saint-Alexandre, comté de Saint-Jean et Iberville?
2. Qui a fait parvenir la requête des citoyens de Saint-Alexandre demandant l'établissement de la poste rurale dans la susdite paroisse?

[M. Cochrane.]

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. La question de l'établissement de circuits pour la poste rurale dans Saint-Alexandre a été étudiée à la demande personnelle de M. J. E. Lareau. Des requêtes en faveur de ce service ont été reçues subséquemment au département par l'intermédiaire de M. Joseph Demers, M.P.

M. DEMERS demande:

1. Quelles sont les dépenses occasionnées par l'établissement des routes postales et rurales dans Saint-Jean et Iberville?
2. A-t-on employé pour cette fin d'autres personnes que celles régulièrement au service du département des Postes dans le susdit comté?
3. Dans l'affirmative, le nom de ces personnes et la somme à elles payées pour leurs services?
4. Quelles dépenses ont été encourues pour frais de transports, tant par chemin de fer que par voiture, des personnes occupées à l'établissement de ces dites routes?
5. Le Gouvernement a-t-il payé certains comptes de transports par voiture en rapport avec l'établissement des dites routes?
6. Dans l'affirmative, à qui ces paiements ont été faits?
7. Ces comptes étaient-ils détaillés?

M. PELLETIER:

1. Les frais ordinaires de séjour et de déplacement des employés des postes pour fixer les circuits de la poste rurale.

2. Non.

3, 4, 5, 6 et 7. Repondu au n° 2.

M. DEMERS demande:

1. Combien de bureaux de poste ont été fermés, s'il y en a, par l'établissement de routes postales rurales dans le comté de Saint-Jean et Iberville?
2. Quels sont les noms de ces bureaux?

M. PELLETIER:

1. 16.

2. Belle-Vallée, Dieppe, Grand-Bois, Henrysburg, Henrysburg-Centre, Honoréville, Lacroix, McCarthy, Menard-Corner, Menardville, Odelltown, Rang-des-Dusseau, Roxham, Saint-Bernard-sud, Sainte-Brigide-Station, Versailles.

UN SENATEUR CANADIEN FRANCAIS POUR ONTARIO.

* M. GAUVREAU demande:

1. Le Gouvernement a-t-il eu connaissance d'un article publié dans l'"Action Sociale", de Québec, le 19 courant, et qui se lit comme suit:

"Les Canadiens français de la province de Québec ont bon espoir que la nomination du successeur du sénateur Cox donnera une occasion au Gouvernement de remplir la promesse formelle faite il y a quelques mois de nommer au premier siège vacant dans la Chambre haute un second représentant de leur nationalité, ce à quoi ils ont absolument droit."

2. Le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres a-t-il promis, comme il est dit ci-dessus, de nommer un deuxième sénateur de nationalité canadienne française, pour la province d'Ontario?

M. BORDEN: La réponse est négative pour les deux questions.

LES ECOLES DU MANITOBA.

M. MARCIL demande:

1. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur un article publié dans *Les Cloches* de Saint-Boniface, l'organe de Sa Grandeur l'archevêque de Saint-Boniface, Manitoba, dans son dernier numéro, ayant pour titre: "Le dernier mot de la commission scolaire de Winnipeg", et dont voici un extrait:—

"Nous disions dans notre numéro du 1er novembre dernier que la lettre adressée le 14 octobre précédent par la commission scolaire de Winnipeg à M. le docteur McKenty, président du comité chargé de négocier au nom des catholiques de la ville, n'était qu'une manière courtoise d'essayer de pallier un refus brutal. C'était bien cela. A la demande de préciser les principaux points en litige, le président du comité des catholiques répondit comme suit le 5 décembre:

"Monsieur le président et messieurs les membres de la commission scolaire de Winnipeg.

Messieurs:

"Le comité qui représente les requérants a reçu votre lettre du 14 octobre et l'a soigneusement étudiée. Dans notre requête nous disions que 'Vos requérants sont frappés des mêmes incapacités que subirent, durant plusieurs années, dans des conditions semblables à celles existant à Winnipeg, leurs coreligionnaires de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, mais qu'il y a quelques années les commissions des écoles publiques de ces deux provinces firent ce que vos requérants vous proposent de faire ici, et que depuis vingt ans cet arrangement a donné satisfaction aux deux parties.' Cette citation est la partie essentielle de notre requête. Elle équivaut à une demande de louer nos écoles et de les administrer comme des écoles publiques pour nos enfants catholiques, et d'engager pour ces écoles des instituteurs catholiques diplômés, sans tenir compte du costume.

"Votre tout dévoué,

"JAMES MCKENTY.

Le 29 décembre la commission scolaire fit à cette lettre, par l'entremise de son secrétaire, la réponse suivante qui est son dernier mot:

"J'ai reçu votre lettre du 5 du courant, qui a été soumise à la considération de la commission. En réponse à votre communication, j'ai reçu instruction de vous remercier, au nom de la commission, de votre déclaration claire et explicite au sujet de la requête des contribuables catholiques romains et de vous faire connaître la décision de la même commission, laquelle, agissant comme corps public chargé de l'administration des écoles d'après les termes de la loi des écoles publiques, et, conformément à l'opinion de son aviseur légal, ne peut accéder aux demandes contenues dans la requête telle que vous l'interprétez, comme en fait foi votre présente confirmation.

"Comme on peut en juger, ce refus brutal, prolongeant indéfiniment une injustice criante qui dure depuis 1890, n'est guère motivé. La commission se retranche vaguement derrière le paravent de la loi telle qu'interprétée par son aviseur légal, M. J. H. Munson, tandis qu'elle ne daigne même pas faire allusion à une interprétation contraire donnée par un avocat non moins éminent, M. A. J. Andrews, à la demande du ministre de l'Education, interprétation qui servait précisément d'appui à cette nouvelle démarche du comité catholique. (Cf. *Les Cloches*, 15 septembre, p. 403.)

"La commission scolaire continuera comme par le passé—et ce que nous disons de Winnipeg s'applique à tous les centres mixtes où les protestants sont maîtres des commissions scolaires—à percevoir les taxes régulières des catholiques et même l'impôt qui frappe leurs maisons d'école pour instruire les enfants de la majorité. Que diraient ces mêmes hommes si la majorité catholique de la province de Québec opprimait ainsi la minorité protestante? Ne seraient-ils pas les premiers à dénoncer pareille injustice? Pourquoi deux poids et deux mesures?

"Encore faut-il faire remarquer que les catholiques de Winnipeg ne demandaient qu'un minimum de leurs justes revendications. Ils étaient prêts, pour faciliter un accommodement, à accepter la direction générale de la commission des écoles publiques, son inspection, son programme et ses livres, pourvu que les élèves catholiques fussent groupés ensemble et reçussent l'enseignement de maîtres catholiques, religieux ou laïques, dûment diplômés, et que leurs écoles ne fussent que louées, ce qui réservait l'avenir. On ne veut rien entendre et on refuse même ce minimum."

2. A la connaissance du Gouvernement les faits mentionnés dans cet article sont-ils vrais?

3. S'il en est ainsi, le Gouvernement se propose-t-il de prendre quelques mesures ou quelque mesure a-t-elle été prise par le Gouvernement ou l'un de ses membres en vue de remédier à cet état de choses, par voie de conférence, de conciliation, de coercition ou autrement, auprès du gouvernement de Manitoba, ou l'un ou l'autre de ses membres? S'il en est ainsi, quelle mesure a-t-elle été prise, et quel en a été le résultat?

4. Si rien n'a été fait dans ce but, pourquoi?

5. Y a-t-il eu de la correspondance à ce sujet? S'il en est requis, le Gouvernement la déposera-t-il sur la table de la Chambre?

M. BORDEN:

1. Non.

2. Le Gouvernement ignore si les faits mentionnés dans cet article sont vrais.

3 et 4. Le Gouvernement dans ces questions ne peut agir que dans les limites de la Constitution.

5. Il n'existe pas de correspondance à ce sujet.

MM. CHEVRIER ET FRERES.

M. BOYER demande:

1. Quelles sommes ont été payées par les départements de la Milice et des Travaux publics, à MM. Chevrier et Frères, marchands généraux, demeurant à Rigaud, depuis 1911?

2. Quelle est la nature de ces paiements?

M. HUGHES:

1. Le 24 avril 1913, $6.75.

2. Réparations à l'appareil de chauffage de l'arsenal de Rigaud; la facture est datée du 13 mars 1913. (Cette somme a été payée à M. E. Chevrier, Rigaud.)

REVENUS DES QUAIS.

*M. BOYER demande:

Quels ont été les revenus des quais de Rigaud, Hudson, Vaudreuil et Sainte-Anne de Bellevue pour les années 1911-12-13?

M. HAZEN:

—	1911-12.	1912-13.	1913-14.
	$ c.	$ c.	$ c.
Hudson	61.80	71.64	46.23
Rigaud	50.00	61.89	45.99
Ste-Anne de Bellevue	207.80	256.05	132.35
Vaudreuil	76.42	73.08	41.88

PAIEMENTS FAITS A M. J. G. H. BERGERON.

M. BOYER demande:

A quel montant se sont élevé les honoraires et les frais de voyage du commissiare enquêteur J. G. H. Bergeron dans les enquêtes tenues re maîtres de poste de Pointe-Fortune, Vaudreuil-Station, Saint-Lazare, Rocque-Brune, Mont-Oscar, Ile-Perrot-nord? Les item pour chacun des sujets devant être énumérés séparément.

M. PELLETIER:

Nom du bureau.	Honoraires.	Frais de voyage.
	$ c.	$ c.
Pointe-Fortune	15.00	11·60
Mont-Oscar	15.00	8 60
Ile Perrot-nord	15.00	7·10
Saint-Lazare	15.00	5·20
Vaudreuil-Station	15.00	6·80

L'enquête a été tenue à Vaudreuil-Station qui est probablement le Vaudreuil mentionné dans la question.

PHARE FLOTTANT LE "LURCHER."

M. LAW demande:

1. Pendant combien de temps le phare flottant, le "Lurcher", n'a-t-il pas fait son service en 1913, par suite de son inspection et de ses réparations annuelles?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de faire remplacer le "Lurcher" par un autre phare flottant pendant la durée de ses réparations?

M. HAZEN:

1. Du 1er octobre au 22 novembre (53 jours).

2. Oui. Quand le nouveau phare flottant en cours de construction à Halifax sera complété, le phare flottant d'Anticosti pourra être utilisé pour remplacer, soit celui d'Halifax, soit le "Lurcher". Nous pouvons utiliser le bateau-phare d'Anticosti ailleurs, pendant environ cinq mois chaque année, et pendant ces cinq mois de l'hiver il est utilisé au large du port d'Halifax. C'est l'intention du département de réparer les bateaux-phares "Halifax" et "Lurcher", chaque année, pendant qu'il est possible de les remplacer par celui d'Anticosti.

[M. S. Hughes.]

SERVICE POSTAL ENTRE EDSON ET GRANDE-PRAIRIE.

M. OLIVER demande:

1. Quelle est la fréquence du service de la malle entre Edson et Grande-Prairie?

2. Quel en est le coût annuel?

3. Quel est le nom de la compagnie ou du particulier qui en a l'entreprise?

4. Quand l'entreprise a-t-elle été adjugée?

5. Quand le service a-t-il commencé sous le régime du présent marché?

M. PELLETIER:

1. Deux voyages aller et retour par semaine.

2. Nous payons tant par voyage. Chaque voyage, entre Edson et Grande-Prairie, y compris le retour, coûte $299.50 en été et $274.50 en hiver.

3, 4 et 5. Les premiers entrepreneurs ayant demandé la résiliation de leur marché et le département ayant reçu une offre à un prix inférieur à celui qu'il payait, nous avons fait un marché temporaire avec MM. Caywood et Robb, en date du 5 décembre 1913, aux prix mentionnés dans la réponse n° 2.

FACTAGE RURAL DANS LE COMTE DE LEVIS.

M. BOURASSA demande:

1. Combien de routes postales ont été établies dans le comté de Lévis?

2. Dans quelle paroisse du comté de Lévis ces routes postales rurales ont été établies?

3. De quels bureaux de poste partent ces routes?

4. Combien de bureaux de poste ont été fermés par suite de l'établissement de ces routes?

5. Quels sont les noms de ces bureaux?

6. Quels moyens le Gouvernement a-t-il pris pour rencontrer les besoins des personnes qui se servaient de ses bureaux et qui ne demeurent pas le long ou près des nouvelles routes rurales et qui se trouvent maintenant plus éloignées du bureau de poste?

M. PELLETIER:

1. Deux.

2. (a) Saint-Nicholas; (b) Saint-Etienne de Lauzon.

3. (a) Saint-Nicholas-Station n° 1; (b) Craig-Road-Station n° 1.

4. Aucun.

5 et 6. Réponse sous le n° 4.

FERME EXPERIMENTALE DANS LE COMTE DE LEVIS.

M. BOURASSA demande:

1. Le ministre de l'Agriculture a-t-il pris quelque mesure en vue d'établir une ferme expérimentale dans le comté de Lévis?

2. Si oui, quelle est cette mesure et dans quelle paroisse du comté de Lévis le Gouvernement doit-il établir telle ferme expérimentale?

3. Si aucune mesure n'a été prise, qu'elle en est la raison?

M. BURRELL:

1. Non.

2. Réponse sous le n° 1.

3. Le département travaille constamment à développer le travail des fermes expérimentales et bien qu'il soit impossible de se rendre à toutes les demandes, le ministre accorde toute son attention à cette importante question.

DISTRIBUTION DES GRAINES DE SEMENCE.

M. DEMERS demande:

1. Le Gouvernement distribuera-t-il cette année certains grains de semence aux cultivateurs qui en feront la demande?

2. Dans l'affirmative, quel est le mode à suivre pour en obtenir?

3. Le département de l'Agriculture a-t-il fait publier un avis de telle distribution? Dans l'affirmative, dans quels journaux?

M. BURRELL:

1. Le département distribue en ce moment des échantillons de graines de semence de qualité supérieure, y compris du blé du printemps, de l'avoine et de l'orge, à ceux qui en ont fait la demande par écrit, dans les délais mentionnés dans un avis qui a été publié dans les journaux du pays, au commencement du mois de novembre dernier.

2. Ceux qui désiraient se procurer un échantillon de graines de semence ont dû s'adresser au préposé aux céréales, à la station agronomique centrale du Canada, avant le 31 janvier, d'après les règlements.

3. Une lettre circulaire du directeur de cette station annonçant cette distribution de graines de semence et faisant connaître les règlements qui président à cette distribution, a été expédiée, par le courrier, à tous les journaux mentionnés à une liste supposée contenir les noms de toutes les gazettes du pays.

PAIEMENT A AMBROSE POTTS.

M. PROULX demande:

1. Le département de la Milice et de la Défense a-t-il émis sur le département des Finances un mandat de $100, en faveur de Ambrose Potts, du township de West-Hawkesbury, comté de Prescott, l'un des vétérans de l'invasion féniane? Dans l'affirmative, quand cette somme lui sera-t-elle payée?

2. Si un tel mandat n'a pas été émis, le département de la Milice et de la Défense a-t-il l'intention de l'émettre? Si non, pour quelle raison.

M. HUGHES: Un mandat de $100 a été émis sur le département des Finances en faveur d'Ambrose Potts, de Hawkesbury (Ont.), le 22 janvier 1913.

COMMISSION D'ENQUETE SUR LES SUBVENTIONS ACCORDEES A LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. La commission nommée pour s'enquérir des réclamations de la province de la Colombie-Anglaise demandant une augmentation de subventions provinciales a-t-elle commencé ses travaux?

2. S'il en est ainsi, et son rapport et ses décisions peuvent-elles être rendues publiques, et quand seront-ils soumis au Parlement?

M. BORDEN: La réponse à la 1re question se trouve dans celle déjà donné à la question 107.

2. La commission n'a pas encore rendu de décision ni fait d'autre rapport que celui indiquant qu'il a été impossible aux deux commissions déjà nommées de tomber d'accord sur le choix du troisième membre de ce bureau. Il est donc impossible d'obtenir la moindre décision, le moindre rapport.

RENVOIS DE FONCTIONNAIRES.

M. LEMIEUX demande:

1. M. Wm C. Leslie, de Grindstone, Iles-de-la-Madeleine, a-t-il été remercié de ses services en qualité de maître de poste?

2. Dans l'affirmative, à la demande de qui et pour quel motif?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. Pour ingérence politique et d'après les instructions du ministre des Postes.

M. OLIVER demande:

1. Quand M. Larivière a-t-il été nommé agent des terres à Grouard?

2. Quand a-t-il été congédié du service?

3. Quelle a été la cause de son renvoi d'office?

M. CODERRE:

1. Le 1er mars 1912.

2. Le 12 novembre 1913.

3. Il ne se conformait pas aux instructions du bureau principal.

M. SINCLAIR demande:

Combien d'employés ont été renvoyés ou démis, dans les divers établissements de pisciculture de tout le Dominion, depuis l'arrivée au pouvoir de la présente administration?

M. HAZEN: 16.

M. GAUVREAU demande:

1. Est-il à la connaissance du ministre des Chemins de fer que vingt-trois employés de l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup ont été congédiés au commencement de ce mois, sans aucun avis quelconque d'avance, de ce renvoi d'office?

2. Dans l'affirmative, pour quelle raison a-t-on congédié ces employés six mois à peine après avoir été pris à l'ouvrage?

3. Ce congé n'est-il que temporaire, et dans l'affirmative, quand le département se propose-t-il de rappeler ces hommes à l'ouvrage?

M. COCHRANE:

1. Le ministre sait qu'un certain nombre d'employés de l'Intercolonial, à Rivière-du-Loup, ont été congédiés à cause du manque d'ouvrage et, si l'on avait besoin de leurs services, on leur donnerait de l'emploi.

MAITRE DE POSTE DE LISCOMBE.

M. SINCLAIR demande:

1. J. R. Laing, maître de poste à Liscombe, a-t-il été remercié de ces services?

2. Dans l'affirmative, sur la plainte de qui, et de quelle nature était la plainte portée en premier lieu contre lui?

3. La formule ordinaire d'affidavit déclarant qu'il n'avait pas fait de propagande politique lors des élections, lui a-t-elle été envoyée pour être signée par lui?

4. Dans l'affirmative, l'a-t-il signée et renvoyée?

5. Une enquête a-t-elle été ordonnée?

6. Une enquête a-t-elle été tenue?

7. Quels ont été les frais de l'enquête?

8. Qui agissait à titre d'"assistant dudit maître de poste lors de sa destitution?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. D'après les instructions du maître général des Postes, l'inspecteur des bureaux de poste ayant fait un rapport que ce fonctionnaire s'absentait de cette localité, neuf mois durant, chaque année, et qu'il ne pouvait, en conséquence, remplir les devoirs de sa position.

3, 4, 5 et 6. Oui.

7. $65.20.

8. L'épouse du maître de poste.

DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. Turgeon.—Copie des soumissions reçues pour la construction d'un phare à Grande-Anse, comté de Gloucester (N.-B.), et du contrat accordé pour ces travaux.

Par M. Turgeon.—Copie de toutes les soumissions reçues pour la construction d'un établissement pour l'élevage du saumon sur la rivière Nipissiguit, comté de Gloucester (N.B.), et de l'entreprise accordée à cet effet.

Par M. Turgeon.—Copie des soumissions reçues pour dragage dans le port de Bathurst, et de l'entreprise accordée à cet effet.

Par M. Turgeon.—Relevé comparatif du nombre de verges cubes de dragage opéré par le "Restigouche" ou la drague "N° 3" sur le haut-fonds extérieur dans le port de Bathurst pendant les saisons de 1910, 1911, 1912 et 1913.

[M. Hazen.]

Par M. Turgeon.—Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes concernant le déchargement de sable et de boue dans le chenal sud-ouest par les entrepreneurs de dragage dans le port de Bathurst.

Par M. Turgeon.—Copie de toutes les soumissions reçues en 1912 pour la construction d'un brise-lames à Green-Poinnt, comté de Gloucester (N.-B.), et de toute correspondance, lettres et télégrammes faisant connaître pourquoi l'entreprise n'a pas été adjugée au plus bas soumissionnaire.

Par M. Emmerson.—Copie de toutes règles et de tous règlements faits et passés par le conseil avec la sanction du ministre aux termes de la "loi de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard", conformément à l'article 8 de ladite loi.

Par M. Sinclair.—Copie de toutes décisions du bureau des commissaires des chemins de fer rendues le ou après le 10 octobre 1911 au sujet desquelles appel a été porté devant le Gouverneur siègeant en conseil de ses ministres et copie de toutes décisions du Gouverneur siègeant en conseil de ses ministres sur les dits appels.

Par M. Emmerson.—Copie d'une convention conclue entre les chemins de fer de l'Etat et la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, en ce qui concerne le transport des colis et des voyageurs entre Halifax et Saint-Jean sur l'Intercolonial, en rapport avec le service des paquebots du Canadien du Pacifique et de la ligne Allan qui transportent les malles anglaises, et qui ont le port de Halifax comme terminus; aussi de toutes les ententes, tous les décrets, requêtes, mémoires, règlements ou décisions du département des Chemins de fer et des Canaux, ou de l'un quelconque des fonctionnaires de ce département ou de l'Intercolonial; aussi des lettres, correspondances et entrevues avec le premier ministre ou l'un ou l'autre des membres de l'exécutif, se rapportant en quoi que ce soit à la susdite convention; et de tous les télégrammes et lettres reçus par le Gouvernement ou l'un de ses membres, ou envoyés par les mêmes personnes en réponse ou autrement; aussi, de tous les documents, lettres, télégrammes, représentations, etc., se rapportant à la dite convention, ou s'y rattachant en quelque manière que ce soit, reçus par F. P. Gutelius, gérant général de l'Intercolonial, et venant du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou de toute compagnie, personne ou corporation, ou envoyés par lui en réponse ou autrement, au dit chemin de fer Canadien du Pacifique, ou à toute autre compagnie, corporation ou personne.

Par M. Kyte, pour M. Macdonald.—Copie de toute correspondance et documents, ou autres renseignements concernant l'adoption d'une loi dans la Grande-Bretagne et les différents dominions pourvoyant à l'uniformié des lois de naturalisation.

Par M. Emmerson.—Relevé faisant connaître les montants des recettes et des dépenses sur l'Intercolonial au cours du mois d'avril, de mai et de juin 1913, respectivement, avec mention distincte du revenu provenant du trafic des voyageurs, des marchandises, des courriers, des messageries, et revenus divers respectivement, ainsi que le total du revenu durant cette période; aussi, les mêmes renseignements pour les mois correspondants de 1912, avec le total des recettes pour cette dernière période; aussi un relevé faisant connaître les frais d'exploitation ou dépenses pour les mois d'avril, de mai et de juin

1913, respectivement, avec mention distincte de la dépense pour le maintien de la voie et les constructions, l'entretien de l'équipement, de trafic et de transport et dépenses générales et le total de la dépense au cours de ce laps de temps; aussi les mêmes renseignements pour les mois correspondants de 1912, y compris le total global pour cette même période; aussi, le coût par tonne-mille du transport des marchandises au cours des mêmes périodes susmentionnées en 1912 et 1913.

Par M. McCraney.—Copie de tous papiers, documents, télégrammes, correspondance, etc., concernant l'acquisition d'un emplacement à Saskatoon pour un bureau de poste.

Par M. Emmerson.—Relevé faisant connaître en détail le nombre de destitutions de maîtres de poste dans le comté d'Albert, N.-B., y compris les noms des maîtres de poste destitués, la raison de leur renvoi; copie des accusations ou plaintes portées contre eux, respectivement; aussi, copie de toute la correspondance, des recommandations, requêtes, protestations, et des autres documents; aussi copie des minutes de la preuve et des rapports des enquêtes, quand il y a eu enquête, en rapport avec telles destitutions, et relativement à la nomination des remplaçants respectifs; aussi les noms de tous les remplaçants, dans les cas de destitutions, et les noms des personnes par qui ces remplaçants ont été recommandés.

Par M. Emmerson.—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et autres papiers concernant la destitution de Martin Lanigan, maître de poste Rexton, comté de Kent, N.-B., et des minutes de la preuve faite à toute enquête faite au sujet de cette destitution; aussi, copie de toutes accusations et recommandation se rapportant à cette destitution, et copie de toutes lettres écrites au ministre des Postes ou à quelque fonctionnaire du département par F. J. Robidoux, M.P., ou par toute autre personne au sujet de la dite destitution.

Par M. Emmerson.—Releve faisant connaître en détail le nombre de destitutions de maîtres de poste dans le comté de Westmorland, N.-B., y compris les noms des maîtres de poste destitués, la raison de leur renvoi, copie des accusations ou plaintes portées contre eux respectivement; aussi, copie de toute la correspondance, des recommandations, requêtes, protestations, et des autres documents; aussi copie des minutes de la preuve et des rapports des enquêtes quand il y a eu enquête, en rapport avec telles destitutions, et relativement à la nomination des remplaçants respectifs; aussi les noms de tous les remplaçants, dans les cas de destitutions, et les noms des personnes par qui ces remplaçants ont été recommandés.

Par M. Boivin, pour M. Verville.—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et rapports entre le Gouvernement et les grévistes et opérateurs des mines de houille dans la Colombie-Anglaise depuis le commencement de la grève jusqu'à date, et copie de tous arrêtés du conseil au sujet des dites grèves.

Par M. Marcil (Bonaventure).—Copie du rapport sur les opérations de l'établissement de pisciculture à Port-Daniel-Ouest pour l'année 1913.

Par M. Marcil (Bonaventure).—Copie des rapports faits par les propriétaires du steamer "Canada," d'après lesquels a été payée la subvention de 1913 pour service entre Campbellton, N.-B., et Gaspé, Québec; aussi, copie de toutes plaintes portés contre le dit service, et de la correspondance, et de tous rapports et documents en la possession du département du Commerce à ce sujet pour la dite année.

Par M. Marcil (Bonaventure).—Etat indiquant le nombre, la situation et la longueur en milles des routes postales rurales (s'il en est), établies dans le comté de Bonaventure depuis octobre 1911 jusqu'à date, et copie de toutes demandes, de tous mémoires, rapports et de toute correspondance à ce sujet.

Par M. Marcil (Bonaventure).—Relevé faisant connaître les noms des employés du département de la Marine et des Pêcheries dans le comté de Bonaventure qui ont été destitués du 1er janvier 1913 à ce jour, y compris les raisons de ces destitutions, et copie de tous les rapports et correspondance; aussi les noms de ceux qui les ont remplacés, et leurs salaires respectifs, avec indication de l'augmentation, s'il en est; les copies demandées devant être fournies dans le language original employé dans la rédaction de ces documents.

Par M. Marcil (Bonaventure).—Copie de tous les documents se rapportant aux destitutions et nominations des fonctionnaires du département du Revenu de l'Intérieur dans le comté de Bonaventure, du 1er janvier 1913 à ce jour, ainsi qu'un état montrant les salaires, émoluments et sommes payées aux titulaires depuis leur nomination, comparés avec les sommes payées aux fonctionnaires pour des périodes correspondantes en 1911 et en 1912.

Par M. Marcil (Bonaventure).—Etat indiquant le nombre d'ingénieurs, d'assistants-ingénieurs, commis, dessinateurs, plongeurs et étudiants-ingénieurs, arpenteurs ou autres personnes à l'emploi du ministère des Travaux publics, dans le comté de Bonaventure depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à date; avec leurs noms, résidence, appointments, la nature de leurs fonctions, la durée de leur emploi, et sur la recommandation de qui ils ont été employés. Aussi, copie de toute correspondance et des rapports concernant tel emploi, et des rapports faits au dit ministère sur les travaux exécutés dans ce comté, depuis le mois de janvier 1913 jusqu'à date.

Par M. Marcil (Bonaventure).—Copie de toute correspondance, rapports et documents échangés par et avec le ministère des Travaux publics depuis le mois d'octobre 1911 jusqu'à date, expliquant pourquoi on n'a pas procédé à la construction de l'édifice public autorisé à New-Carlisle, le chef-lieu du comité de Bonaventure, par les crédits de 1911-1912.

Par M. Marcil (Bonaventure).—Copie de tous rapports, mémoires, correspondance et documents en général concernant le renvoi des fonctionnaires de la douane dans le comté de Bonaventure, du 1er janvier 1913 jusqu'à date; aussi, état des appointments payés aux fonctionnaires anciens et nouveaux, et copie des recommandations, s'il y en a, qui ont déterminé la nomination de ces derniers.

Par M. Marcil (Bonaventure).—Etat démontrant la nature et le coût des travaux exécutés dans le comté de Bonaventure, par le ministère des Travaux publics, depuis 10 octobre 1911 jusqu'à date, ainsi que copie de tous rapports, décomptes progressifs, bordereaux de paie et correspondance s'y rapportant.

Par M. Marcil (Bonaventure).—Etat faisant connaître les opérations de dragage exécutés dans le comté de Bonaventure en 1913, et copie des décomptes progressifs, rapports et correspondance à cet effet.

Par M. Marcil (Bonaventure).—Copie de toute correspondance, mémoires, pétitions, rap-

ports d'ingénieurs et autres documents échangés depuis la dernière session par ou au nom des propriétaires du chemin de fer Québec et Oriental et du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental et le département des Chemins de fer et Canaux en vue de l'acquisition par le Gouvernement de ces lignes ferrées comme embranchements ou réseaux alimentaires du chemin de fer Intercolonial.

Par M. Marcil (Bonaventure).—Copie de l'arrêté du conseil nommant Arthur Plante, écuier, comme commissaire pour recevoir les réclamations contre le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur et le chemin de fer Québec et Oriental, et copie du rapport du dit commissaire, et de l'état des réclamations qu'il a acceptées ou rejetées, avec les raisons données. Aussi, copie de toute correspondance, mémoires, pétitions et documents se rapportant à ce sujet.

Par M. Marcil (Bonaventure).—Etat indiquant les changements opérés dans le personnel des maîtres de poste dans le comté de Bonaventure depuis le 1er janvier 1913 jusqu'à date, avec une liste des destitutions et des nouvelles nominations. Aussi, copie de tous rapports, correspondance, pétitions et documents se rapportant à ce sujet; aussi une liste des contracts de malles cancellés dans le dit comté, et le motif de la cancellation, et des nouveaux contrats accordés, avec le prix stipulé pour les anciens contrats et les nouveaux; aussi, un état indiquant si des soumissions ont été demandées dans chaque cas, et si les contrats ont été accordés au plus bas soumissionnaire ou non.

M. Carroll.—Copie de tous lettres, dépêches, et correspondance se rapportant en quelque manière aux personnes dans Cap-Breton Sud qui ont demandé la gratification accordée aux volontaires ayant servi lors des invasions fénienes, ou aux réclamations présentées par les dites personnes.

M. Carroll.—Etat donnant les noms et adresses postales de toutes les personnes de Cap-Breton-Sud, N.-E., qui ont demandé la gratification accordée aux volontaires ayant servi lors des invasions fénianes de toutes les personnes qui ont présenté deux demandes ou plus, de toutes les personnes qui ont reçu la dite gratification, et de toutes celles dont les demandes ont été rejetées, avec la raison de ce rejet.

Par M. Carroll.—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, etc., se rapportant en quelque manière aux travaux faits à Lingan-Beach, Cap-Breton-Sud, sous la surveillance de H. D. McLean.

Par M. Carroll.—Etat donnant les noms de toutes les personnes qui ont travaillé à la barre de Lingan, Cap-Breton-Sud, sous les ordres du surintendant H. D. McLean, les gages payés à chacune par jour, le montant payé ou payable à chacune et indiquant d'une manière générale de quelle manière a été dépensé le crédit voté pour ces travaux, et le montant reçu par H. D. McLean en rapport avec ces travaux.

Par M. Carroll, pour M. Lapointe (Kamouraska).—Etat des recettes et des dépenses du bureau de poste de Saint-Philippe-Est et du bureau de poste de Saint-Philippe-Ouest, dans la paroisse de Saint-Philippe de Néri, depuis le 1er juin 1912 jusqu'à ce jour.

Par M. Kyte, pour M. Lapointe (Kamouraska).—Etat donnant les noms de toutes les personnes qui ont été employées sur la ferme expérimentale de Sainte-Anne de la Pocatière pendant les années 1912 et 1913, et les salaires et honoraires payés à chacune de ces personnes.

M. Emmerson.—Etat donnant les noms et adresses postales de toutes personnes du comté de Westmoreland, N.-B., qui se sont adressées au département de la Milice et de la Défense pour obtenir la gratification accordée aux volontaires qui ont servi lors des invasions fénianes, la date à laquelle chaque demande a été reçue, les noms et adresses des bénéficiaires et les noms et adresses des personnes qui n'ont pas obtenu la gratification avec la raison (s'il en est) pour laquelle elles n'ont rien reçu.

Par M. Boivin.—Relevé faisant connaître les détails et le nombre de destitutions de fonctionnaires publics renvoyés par l'administration du jour dans le collège électoral de Shefford, entre le 1er octobre 1911 et ce jour; les noms de ces fonctionnaires; les raisons de leur renvoi; les plaintes portées contre eux; les noms des accusateurs en chaque cas; et les noms de ceux qui les ont remplacés.

Par M. Boivin.—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres et télégrammes se rapportant à la destitution de M. A. Goyette, maître de poste à Saint-Valérien de Milton, comté de Shefford, Qué.; des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par le Dr W. L. Shurtleff en la matière.

Par M. Chisholm (Inverness).— Copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, lettres, listes de paie, comptes et pièces justificatives se rapportant en quelque manière aux dépenses faites depuis la confédération par ce Gouvernement pour améliorer le port de Margaree.

Par M. Chisholm (Inverness).— Copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, lettres, listes de paie, comptes et pièces justificatives se rapportant en quelque manière aux dépenses faites par ce Gouvernement pour améliorer le port d'Inverness.

Par M. Chisholm (Inverness).— Copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, lettres, listes de paie, comptes et pièces justificatives se rapportant en quelque manière aux dépenses faites par ce Gouvernement pour le quai public à Whycocomagh.

Par M. Chisholm (Inverness).— Copie de tous documents, correspondance, télégrammes, lettres, bordereaux de paie, comptes et pièces justificatives se rapportant en quoi que ce soit aux dépenses faites par l'administration actuelle pour la construction et la réparation du quai public à Port-Hood.

Par M. Chisholm (Inverness).— Copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, lettres, listes de paie, comptes et pièces justificatives se rapportant en quelque manière aux dépenses faites par ce Gouvernement pour fermer l'entrée nord du havre de Port-Hood.

Par M. Lemieux.—Copie de tous documents concernant les derniers changements faits dans les règlements relatifs à la pêche du homard dans les Iles de la Madeleine.

Par. M. A. K. Maclean.—Relevé faisant connaître les noms de toutes les personnes de qui ont été expropriés des terrains ou propriétés pour des fins de droit de passage ou de stations en rapport avec l'embranchement de l'Intercolonial allant de Darmouth à Dean-Settlement; la quantité de terrain ou propriété ainsi exproprié; et la somme payée ou offerte à ces personnes pour les terrains ou propriété, là où tel paiement ou telle offre ont eu lieu.

Par M. A. K. Maclean.—Copie de tous les documents, avis publics, soumissions,

contrats, télégrammes, correspondance, rapports, comptes, pièces justificatives, reçus, etc., en rapport avec tout dragage effectué par la Nova Scotia Dredging Company, ou toute autre compagnie ou particulier, à Jeddore, comté de Halifax, N.-E., au cours des années 1912 et 1913.

Par M. A. K. Maclean.—Relevé faisant connaître les noms de tous les propriétaires dont les terrains ou propriétés ont été expropriés pour les fins du port d'arrivée des paquebots à Halifax entre Three-Mile-House et le site projeté des termini du chemin de fer et trafic océanique; le prix ou le montant de dommage payé en l'espèce, ou la somme offerte et acceptée par chaque propriétaire; la somme offerte à chaque propriétaire en règlement de dommages, dans le cas de chaque non acceptation par le propriétaire; la quantité et la nature de chaque propriété ainsi expropriée.

Par M. A. K. Maclean.—Copie de tous les avis publics, soumissions, comptes, pièces justificatives, lettres documents et correspondance se rapportant à la construction d'un brise-lames à The-Graff, comté de Halifax, N.-E.

Par M. A. Maclean.—Relevé faisant connaître le chiffre total de la dette sous forme d'emprunts temporaires au dernier jour de chaque mois de la période écoulée entre le 1er mai 1913 et le 31 décembre 1913, avec mention, en chaque cas, du taux de l'intérêt payé sur ces emprunts durant la dite période.

Par M. A. K. Maclean.—Copie de tous papiers, annonces, soumissions, offres, contrats, télégrammes, correspondances, comptes, reçus, pièces justificatives, etc., concernant la fourniture de la viande, foin, avoine et autres approvisionnements pour les exercices militaires au camp d'Aldershot, N.-E., durant l'été et l'automne de 1913.

Par M. A. K. Maclean.—Copie de tous papiers, documents, télégrammes, correspondance, etc., concernant l'acquisition d'une propriété ou d'un site sur la rue Gottingen, Halifax, pour y ériger un bureau de poste.

Par M. A. K. Maclean.—Copie de tous papiers, annonces, soumissions, offres, contrats, rapports, pièces justificatives, comptes, reçus, correspondance, etc., concernant la construction d'un quai à Frettzen-South, comté de Lunenburg, N.-E., actuellement en voie de construction, ou récemment terminé.

Par M. A. K. Maclean.—Copie de tous papiers, annonces, soumissions, offres, contrats, rapports, pièces justificatives, comptes, reçus, correspondance, etc., concernant un quai récemment construit à Gold-River, comté de Lunenburg, N.-E.

Par M. A. K. Maclean.—Copie de tous papiers, correspondance, télégrammes etc., en 1912 et 1913, concernant la demande faite par J W. Comeau, de Comeauville, comté de Digby, N.-E., pour un permis d'exploitation du homard, y compris toute correspondance, télégrammes, etc., échangés à ce sujet par et avec l'inspecteur des pêcheries pour les comtés sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse.

Par M. A. K. Maclean.—Copie de tous papiers correspondance, télégrammes, etc., échangés en 1912 et 1913 entre le département du Commerce et toutes personnes, compagnies ou corporation au sujet d'un service de steamers entre Saint-Jean, N.-B., et Bear-River. N.-E., et les points intermédiaires, et du paiement d'une subvention à cet effet.

Par M. A. K. Maclean.—Copie de tous arrangements, correspondance, papiers et documents concernant toutes conventions intervenues entre le chemin de fer Intercolonial et le Pacifique-Canadien, en 1913, au sujet de la traction des trains de fret et de voyageurs du Pacifique-Canadien entre Saint-Jean et Halifax se raccordant avec toutes les lignes de steamers transatlantiques à Halifax pendant la saison d'hiver de 1913-1914.

Par M. A. K. Maclean.—Copie de toute correspondance, papiers, documents, contrats, etc., entre le Gouvernement du Canada et toute compagnie, firme ou particuliers, du 1er mai au 1er décembre 1913, concernant l'établissement d'un service subventionné de steamer entre le Canada et les Antilles anglaises.

Par M. Emmerson.—Etat détaillé des procédures du conseil de la caisse de prévoyance depuis le 1er janvier 1912 jusqu'à ce jour, avec les noms, domiciles et la nature de l'emploi des personnes qui ont demandé leur mise à la retraite en vertu des dispositions de la Loi de la Caisse de Prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard; aussi, état donnant les noms des retraités pendant cette période, le montant de leur allocation de retraite respective, la durée de leur service, leur âge et la totalité des charges annuelles imputables sur les dits fonds en vertu de la dite loi. Aussi, copie de toutes lettres, correspondance, documents ou autres papiers concernant les dites demandes et retraites conservés dans les dossiers du département des Chemins de fer soit à Moncton, soit à Ottawa. Aussi, copie de toutes lettres, correspondance, pétitions ou autres documents adressés au ministre des Chemins de fer et Canaux et reçus par lui, ou le département ou quelqu'un de ses officiers, ou quelque membre du Gouvernement ou du Parlement, ou autre personne chargée de la distribution du patronage du gouvernement ou des chemins de fer, ou toutes personne ou personnes, club ou associations prétendant avoir la distribution du dit patronage, et copie de toutes réponses faites à ces lettres, pétitions ou autres communications.

Par M. A. K. Maclean.—Copie de tous les documents, lettres, correspondance etc., au sujet de la destitution des personnes dont les noms suivent et qui occupaient les postes suivants dans le comté de Shelburne, N.-E.,: J. V. Smith, sous-percepteur des douanes à Lower-Woods-Harbour; John H. Lyons, gardien de phare, Barrington-Passage; William L. Smith, gardien de phare, Baccaro; E. D. Smith, surveillant des pêcheries, Shag-Harbour; J. A. Orechia, maître du havre, Woods-Harbour; J. C. Morrison, maître du havre, Shelburne, et Albert Mahaney, maître de poste, à Churchover.

Par M. A. K. Maclean.—Copie de tous les documents, correspondance, rapports, etc., en rapport avec l'amélioration projetée du service de la malle entre Shelburne, N.-E., et Jordan-Bay et Jordan-Ferry, aller et retour, depuis le 1er octobre 1911.

Par M. A. K. Maclean.—Etat donnant les noms des soumissionnaires, le montant mentionné dans les soumissions, et le nom de la personne à qui a été adjugé l'entreprise du transport du courrier entre les localités suivantes dans le comté de Shelburne, N.-E., savoir: Shelburne à Jordan-Bay et Jordan Ferry et retour; Clyde-River à Upper-Clyde et retour; Lower-Woods-Harbour à Charlesville et retour; et Port-Le-Hébert à Sable-River.

Par M. Pacaud.—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant le renvoi de M. Arthur Dupuis, maître de poste à Pontbriand, comté de Mégantic, Québec, de la preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par le Dr W. L. Shurtleff à ce sujet.

Par M. Pacaud.—Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., se rapportant au renvois de M. T. H. Préfontaine, ci-devant inspecteur des poids et mesures à Lyster-Station, comté de Mégantic, Québec; de tous les documents se rapportant à la nomination de son succeseur, M. Pigeon; aussi de toutes recommandations, pétitions ou correspondance se rapportant en quoi que ce soit à cette dernière nomination.

Par M. Carvell.—Relevé faisant connaître les qualités et valeurs des sommes houilliers situés dans 28-19, 27-18, 27-17 et 28-18 à l'ouest du quatrième méridien.

Par M. Carvell.—Relevé faisant connaître les qualités et valeurs des pommes de terre exportées tous les mois de chacune des provinces du Canada, du 1er septembre 1911 au 1er janvier 1914, et les pays où elles ont été exportées.

Par M. Hughes (King).—Copie de toutes lettres, télégrammes, papiers et autres documents se rapportant au transfert du bureau de poste de Red-Point, I. P.-E., du magasin de Alexander Robertson à celui de J. E. Robertson.

Par M. Boyer.—Etat faisant connaître les noms des employés de toutes les catégories sur le canal de Soulanges, durant la saison de navigation, dans la partie qui s'étend du pied du canal au premier pont, la fonction qu'ils occupent, le salaire qui est attaché et la date de leur engagement.

Par M. Séguin.—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes, rapports et autres documents concernant enquête tenue sur le compte de M. St. Amour, surveillant du canal de Soulanges.

Par M. Boyer.—Copie de toutes lettres, correspondance, télégrammes et tous autres documents échangés entre le ministre des Chemins de fer et Canaux et MM. Archer Macdonald, E. Montpetit, C. A. Harwood et E. Marceau, ingénieur-dirigeant, St. Amour, surveillant du canal de Soulanges. L. A. Sauvé et autres concernant l'enlèvement de certaines maisons et dépendances érigées sur le terrain du gouvernement à Pointe-Cascades mais appartenant au dit L. A. Sauvé.

Par M. Emmerson.—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires, lettres, rapports et télégrammes dans le département des Travaux publics ou dans tout autre département au sujet d'un quai ou brise-lames projeté à Little-Cape et Great-Shemogue-Harbour, comté de Westmoreland, N.-B.; aussi, copie de toute correspondance, lettres et télégrammes échangés entre quelque membre du gouvernement et M. G. Siddal ou toutes autres personnes ou corporations concernant une proposition ou demande de construire un quai ou brise-lames à Little-Cape ou Great-Shemogue-Harbour, comté de Westmoreland, N.-B., ou au sujet d'une exploration à faire concernant la dite proposition.

Par M. A. K. Maclean.—Copie de tous les documents, soumissions, contrats bordereaux de paie, pièces justificatives, correspondance, etc., en rapport avec l'achat d'un site pour le quai du gouvernement à Bear-River, N.-E., et la construction de ce quai.

Par M. Emmerson.—Releve faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 1er février 1913 jusqu'à ce jour, dans le comté de Westmoreland, N.-B., dans l'un quelconque des départements de l'administration excepté celui des postes; y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois, de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et tous les rapports ayant trait à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration ou de la commission d'administration des chemins de fer de l'Etat, ou des directeur de l'Intercolonial ou des chemins de fer de l'île du Prince-Edouard; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommés pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes.

Par M. Chisholm (Inverness).—Copie de tous télégrammes, lettres, rapports d'ingénieurs, bordereaux de paie et de tous autres documents concernant les travaux d'accès dans le havre d'Inverness.

Par M. Kay.—Copie de toute correspondance échangée entre le département de l'Agriculture ou celui des Douanes et C. S. Campbell, écr, C.R., au sujet de l'importation d'animaux de race en Canada.

Par M. Graham.—Etat indiquant le nombre de navires engagés depuis octobre 1911 par le Gouvernement ou quelques-uns de ses départements, pour aller à la baie d'Husdon, ou à la baie de James; le nom et le tonnage de chaque navire, et le nom et le domicile de chaque officier commandant; quel était le chargement de chaque navire, quelle partie de ce chargement a été débarquée et où, quelle partie a été perdue et où, et quelle partie a été rapportée, et quelle était la valeur dans chaque cas.

Par M. Graham.—Copie de toute correspondance échangée entre le département des Postes ou quelqu'un de ses fonctionnaires et quelques personnes au sujet de l'installation de boîtes postales dans les rues du village Chesley, comté de Bruce-sud.

Par M. Lemieux.—Copie de tous papiers, actes, contrats, etc., concernant l'achat par les commissaires du havre de Québec d'une carrière à Saint-Nicholas, Québec.

Par M. Lemieux.—Copie de tous les documents, titres, contrats, etc., en rapport avec l'achat, par le département de l'Agriculture, d'une station de quarantaine à Lévis, Québec, lequel achat aurait été effectué le ou vers le 29 juillet 1913.

Par sir Wilfrid Laurier.—Copie de toute correspondance avec les autorités impériales ou quelques organisations commerciales au sujet de la protection de la vie sur l'océan, et copie de l'arrêté du conseil nommant des représentants du Canada à la conférence internationale pour la protection de la vie sur l'océan.

Par sir Wilfrid Laurier.—Copie des délibérations et des résolutions adoptées lors de la dernière conférence interprovinciale.

Par M. Ethier.—Copie de tous documents, lettres, correspondance, télégrammes, requêtes, demandant la destitution de M. Félix Raymond, maître de poste du village Sainte-Scholastique, comté des Deux-Montagnes, ainsi que tout ce qui se rapporte à ce renvoi.

Par M. Boulay.—Pour une copie de toute enquête ou document quelconque concernant une réclamation de Jean Ross ou Joseph Ross, de Amqui, comté de Rimouski, province de Québec, contre le chemin de fer Intercolonial, résultant d'un accident arrivé à un cheval, le 10 décembre 1906.

Par M. Boulay.—Liste des noms des marins qui ont été employés sur l'"Eureka" durant les années 1910, 1911, 1912 et 1913.

Par M. Sinclair.—Copie de tous arrêtés du conseil, correspondance, pétitions, télégrammes et autres papiers ou documents, pendant la période écoulée entre les années 1885 et 1914, se rapportant à la prohibition de l'exploitation du saumon "sockeye" de la Colombie-Britannique.

Par M. Lemieux.—Relevé faisant connaître les noms des promoteurs de la compagnie dite Canadian Contracting Company, et les pouvoirs demandés par cette compagnie ainsi que ceux qui lui ont été accordés par lettres patentes.

Par M. Lemieux.—Relevé faisant connaître les noms des promoteurs de la compagnie dite The National Drop Forge Company, Limited, et les pouvoirs demandés par cette compagnie ainsi que ceux qui lui ont été accordés par lettres patentes.

Par M. M. E. Lapointe.—Relevé faisant connaître quels sont les nouveaux bureaux de poste établis dans le comté de l'Islet depuis 1911; le nom du titulaire de chacun d'eux; quel revenu ils ont donné; quelles ont été les dépenses de ces bureaux, comprenant le salaire et les honoraires du maître de poste, et les frais de transport du courrier; si ces bureaux de poste ont été demandés par requête des contribuables intéressés; et si non, par qui; quelle est la quantité de lettres et autres matières postales qui sont passées par chacun de ces bureaux depuis leur établissement.

Par M. Graham.—Relevé connaître les changements apportés au projet original concernant le terminus du Transcontinental dans la cité de Québec; le coût estimatif du dit projet; et le coût estimatif du dit terminus d'après le nouveau projet.

Par M. Emmerson.—Relevé faisant connaître quand le chemin de fer Intercolonial et celui de l'île du Prince-Edouard ont demandé le plus récemment des soumissions pour la fourniture du charbon, et quand elles devaient être envoyées à l'administration; combien de soumissions ont été reçues, quels étaient les noms des soumissionnaires et quels étaient les prix stipulés dans les soumissions; quelle était la date du dernier ou des derniers contrats pour cette fourniture à l'Intercolonial, et quels étaient le ou les entrepreneurs, respectivement; quels ont été les soumissionaires heureux, à la suite du dernier appel des soumissions, et les prix respectifs stipulés dans les soumissions; quel était le nombre de tonnes de chaque contrat passé avec chaque entrepreneur, et quel était le prix respectif par tonne; si du charbon a été acheté pour les réseaux ferrés du gouvernement aux Etats-Unis depuis le 31 mars 1913, et, s'il en a été acheté, par qui, de qui, et par l'intermédiaire de qui il l'a été, et à quel prix; quel a été le coût, par tonne livrée, y compris les commissions aux chemins de fer.

Par M. Sinclair.—Sommaire faisant connaître où a été construit le croiseur "Margaret" qui en ont été les constructeurs; quel était le prix stipulé dans le contrat; si l'entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire; quels sont les noms et l'adresse postale de chaque soumissionnaire et le montant mentionné dans chaque soumission; si le Gouvernement ou l'un quelconque de ses départements a conclu un marché pour quelque autre navire ou navires au cours des derniers dix-huit mois, et, dans l'affirmative, quel est le nombre de ces navires, quels sont les noms et domiciles des entrepreneurs, le tonnage brut de chaque navire et le prix mentionné dans le contrat, et à quel service ces navires sont destinés.

Par M. Carvell.—Relevé faisant connaître quel montant a été payé par chaque province pour repousser les invasions fénianes; quel montant, s'il en est, a été payé par le Gouvernement fédéral dans chaque province relativement aux invasions fénianes, sauf les montants versés aux termes de la loi accordant une gratification aux volontaires ayant servi lors des invasions fénianes; quel est le montant total, par province, des demandes de gratification approuvées par le département de la Milice et de la Défense aux termes de la loi; quel montant total a été payé, par province, aux volontaires qui ont réclamé la gratification aux termes de la loi; quel est le montant total, par province, des réclamations rejetées aux termes de la loi, et quel est le montant total, par province, des réclamations faites en vertu de la loi qui n'ont pas été réglées.

M. McKay.—Etat donnant le nombre de vétérans du comté de Missisquoi qui se sont adressés au département de la Milice et de la Défense pour obtenir la gratification accordée aux volontaires qui ont servi lors des invasions fénianes, les noms des bénéficiaires et les noms des personnes qui n'ont pas obtenu la gratification avec la raison pour laquelle elles n'ont rien reçu.

Par M. W. A. Chisholm.—Copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, lettres, listes de paie, comptes et pièces justificatives se rapportant en quelque manière aux dépenses faites par le gouvernement pour la construction de la nouvelle ligne télégraphique ou téléphonique de Baddeck, comte de Victoria, N.-E., à North-East Margaree, comté d'Inverness, N.-E., et de là Big-Intervale, comté d'Inverness, N.-E., et aussi au sujet des lignes entre South-West-Margaree et Loch-Ban et entre Scottsville et Whycocomagh, tous dans le comté d'Inverness, N.-E.

Par M. W. A. Chisholm.—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant à la nomination d'hommes qui ont été employés en quelque manière au vivier à saumon de Margaree en 1913.

Par M. W. A. Chisholm.—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et documents de toute nature en la possession du Gouvernement ou de quelqu'un de ses départements, se rapportant en quelque manière à l'emploi de N. H. McLeod, North-East-Margaree, comté d'Inverness, N.-E., dans la Commission de géographique du Canada, et à sa destitution.

Par M. Sinclair.—Copie de toute correspondance, télégrammes, mémoires, arrêtés du conseil, instructions à des fonctionnaires, règlements et autres papiers et documents concernant une modification des règlements relatifs à la pêche du saumon dans la rivière Saint-Jean, en amont de la haute marée.

Par M. Sinclair.—Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents en la passession du départe-

ment des Postes concernant la destitution de James R. Laing, maître de poste à Liscombe, N.-E., de la preuve faite, et du rapport de l'enquête à ce sujet, s'il en est; aussi, état détaillé des frais de cette enquête, avec copie de toutes recommandations, lettres, télégrammes et autres papiers concernant le nomination du successeur de M. Laing.

Par M. Lemieux.—Copie de tous les documents, correspondance, télégrammes, etc., se rapportant à la nomination de Joseph Lemieux comme maître de poste à Mont-Louis, comté de Gaspé.

Par M. Carvell.—Relevé faisant connaître les noms et adresses, rang et fonctions de toutes les personnes qui ont accompagné le ministre de la Milice et de la Défense à l'occasion de son voyage en Angleterre et sur le continent européen au cours de l'été de 1913, et dont les dépenses ont été défrayées en tout ou en partie par le Gouvernement fédéral, ou qui ont reçu un traitement ou rémunération pour la durée du voyage, avec mention de la somme payée à chaque personne.

Ces motions sont adoptées sans débat.

DEPECHES ANGLAISES VIA HALIFAX.

M. EMMERSON demande:

Copie d'une convention conclue entre les chemins de fer de l'Etat et la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en ce qui concerne le transport des colis et des voyageurs entre Halifax et Saint-Jean sur l'Intercolonial, en rapport avec le service des paquebots du Canadien du Pacifique et de la ligne Allan qui transportent les malles anglaises, et qui ont le port de Halifax comme terminus; aussi de toutes les ententes, tous les décrets, requêtes, mémoires, règlements ou décisions du département des Chemins de fer et Canaux, ou de l'un quelconque des fonctionnaires de ce département ou de l'Intercolonial; aussi des lettres, correspondances et entrevues avec le premier ministre ou l'un ou l'autre des membres de l'exécutif, se rapportant en quoi que ce soit à la susdite convention; et de tous les télégrammes et lettres reçus par le Gouvernement ou l'un ou l'autre de ses membres, ou envoyés par les mêmes personnes en réponse ou autrement; aussi, de tous les documents, lettres, télégrammes, représentations, etc., se rapportant à la dite convention, ou s'y rattachant en quelque manière que ce soit, reçus par F. P. Gutelius, gérant général de l'Intercolonial, et venant du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou de toute compagnie, personne ou corporation, ou envoyés par lui en réponse ou autrement au dit chemin de fer Canadien du Pacifique, ou à toute autre compagnie, corporation ou personne.

M. BORDEN: Je ne sais pas ce que l'honorable député veut avoir lorsqu'il demande copie des entrevues.

M. EMMERSON: Je suppose qu'on pourrait dire plutôt "audiences". Le premier ministre et un comité du conseil des ministres ont accordé une audience aux représentants de la cité de Saint-Jean, et c'est cela que je désirerais avoir.

M. BORDEN: Je ne crois pas qu'aucunes notes aient été prises, et je crains beaucoup que mon honorable ami ne puisse avoir d'autre compte rendu de ces audiences que ceux qui ont été publiés dans les journaux.

M. EMMERSON: Je devrai me contenter de ce qu'il y a. Je ne suppose pas que le premier ministre a un détectaphone dans son cabinet.

M. BORDEN: Non, nous n'avons pas cet instrument.

(La motion est adoptée.)

PARCOURS DE LIVRAISON POSTALE RURALE.

M. LEMIEUX demande:

Un relevé en forme de tableaux du nombre de parcours de livraison postale rurale établis depuis 1911, y compris le nombre de boîtes, ainsi que des nouveaux contrats de livraison du courrier rendus nécessaires par l'établissement de ces parcours dans chaque comté.

M. PELLETIER: Je prierais l'honorable député de vouloir bien restreindre sa demande de documents à ceux qui n'ont pas déjà été produits.

M. LEMIEUX: Bien volontiers.

M. PELLETIER: Nous avons déjà eu des demandes de même nature pour certains comtés et il faudrait faire copier ces renseignements, si la motion n'était pas restreinte.

M. LEMIEUX: M. Bolduc, le fonctionnaire en charge, pourrait préparer un état général. Je ne réclame pas de détails, je demande des chiffres ronds, le nombre de boîtes, etc.

M. PELLETIER: M. Bolduc décidera des renseignements à donner.

(La motion est acceptée.)

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

Reprise de la séance.

TRANSPORT DU POISSON.

M. SINCLAIR propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que le Gouvernement devrait sans retard diriger son attention vers la question de l'amélioration des moyens de transport du poisson frais entre les Province maritimes et les Etats-Unis.

—Mon but, monsieur l'Orateur, en proposant cette résolution, est, si je le puis, d'éveiller l'attention du Gouvernement et de l'induire à prendre les moyens de fa-

ciliter le transport du poisson frais entre les Provinces maritimes et les divers marchés des Etats-Unis. Cette partie des Provinces maritimes qui m'intéresse davantage, je veux parler de l'est de la Nouvelle-Ecosse, est probablement celle qui, dans le moment, a le plus besoin de ces facilités de transport. Les pêcheurs ne demandent pas, par ma voix, qu'on leur fasse une faveur. Les pêcheurs, si je ne me trompe, n'obtiennent jamais de faveur et ils ne s'attendent pas à en recevoir. Le pêcheur a l'habitude du travail ardu, il se lève de bonne heure, ses heures de travail sont longues et il est exposé à tous les temps. Je voudrais que les honorables députés, qui sont assis dans leurs fauteuils capitonnés, à l'intérieur de cette chambre confortable, pussent voir, un de ces matins de janvier, alors que le thermomètre oscille dans les environs de zéro, l'un de ces pêcheurs de mon comté, bercé dans sa barque, sur la vague écumeuse, à vingt ou trente milles des côtes et surveillant ses filets pendant que la poussière de l'eau de mer gèle dans son bateau et sur ses habits. A chaque instant il peut être assailli par un grain et entraîné vers la haute mer. Si les honorables députés connaissaient les risques que court le pêcheur, les souffrances qu'il endure pour gagner son pain et celui de sa famille, ils appuieraient ma proposition, si raisonnable, et qui aurait pour effet de lui faire obtenir un meilleur prix pour ses captures et de rendre son sort un peu meilleur.

Il n'est pas nécessaire de vanter l'importance de nos immenses pêcheries; on me le concèdera. Si j'en crois le rapport produit il y a quelques jours par le ministre de la Marine, la pêche a employé l'année dernière 88,308 personnes. De ce nombre 65,081 étaient des pêcheurs et 23,327 travaillaient dans des usines de conserves et à d'autres emplois découlant de la pêche. Les vaisseaux employés étaient au nombre de 1,669, les barques de 34,501. Selon le rapport, la valeur du produit des pêches s'est élevée à $33,389,464. Dans la Nouvelle-Ecosse cette industrie ne s'est pas développée depuis quelques années. Depuis plusieurs années elle est simplement restée stationnaire et n'a fait que peu au point de vue du progrès.

L'année dernière elle a même rétrocédé. Il faut ajouter, et c'est un fait, que jamais, dans les Provinces maritimes, l'industrie poissonnière n'a été favorisée. Elle s'est maintenue, malgré des désavantages marqués, dont les principaux sont la distance du lieu d'écoulement des produits et le manque de facilités de transport. Jusqu'à ces derniers mois nous avons été exclus des marchés des Etats-Unis, par un tarif très élevé, et pendant nombre d'années nous ne pouvions avoir accès aux marchés de Montréal, de Toronto et des autres villes du Canada, à cause de la distance et des taux prélevés par les compagnies de messagerie. Durant ces dernières années, ces griefs ont été en partie apaisés. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a prêté son assistance au transport du poisson et ses résultats ont été excellents. Cette assistance a été inaugurée sous l'ancienne administration, en 1909, et elle a été continuée par celle d'aujourd'hui. Avant cela les taux de messagerie de Mulgrave et d'Halifax à Montréal étaient de $1.50 par cent livres. A la même époque le taux de transport de Portland et de Boston à Montréal n'était que de 80 cents. Vous saisissez bien que c'était là un état de choses entièrement au désavantage des pêcheurs des Provinces maritimes.

En 1909, sous la précédente administration, une entente est intervenue entre les compagnies de chemins de fer et les messageries et cet entente fut d'un immense avantage au commerce des Provinces maritimes. Les termes de l'entente entre le Gouvernement et les compagnies de messagerie furent les suivants: Le ministère décida les compagnies de chemin de fer à mettre à la disposition des expéditeurs, deux fois chaque semaine, un wagon frigorifique qui est traîné à Montréal par les convois rapides. Afin d'assurer la mise en pratique de cet arrangement, le ministère se porta garant que les prix réalisés s'élèveraient à au moins les deux tiers d'une cargaison minima de 20,000 livres dans chaque wagon, aux taux d'un wagon complet, du point de départ au point de consignation, avec en plus $4 par wagon pour les approvisionnements de glace. Le ministère induisit les compagnies de messagerie à assumer la charge d'un tiers des taux ordinaires de transport sur toutes les expéditions de poisson frais ou de poisson traité pour une brève conservation, y compris les crustacés, de l'Atlantique à la frontière est du Manitoba et du Pacifique à la même ligne de démarcation à l'Est. Ce service a été d'un grand bienfait pour le commerce.

Tandis que, durant les premières années, le ministère a dû débourser des frais considérables pour le maintenir, il est devenu tellement en usage que l'on peut dire qu'il se suffit maintenant à lui-même. De cette façon nous avons établi un bon marché

domestique pour écouler le poisson frais capturé sur les côtes des Provinces maritimes. Mais la face des choses se trouve changée par le tarif Wilson qui a ouvert au peuple des Provinces maritimes le vaste marché des Etats-Unis. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte géographique des Provinces maritimes pour constater leur proximité des Etats de la Nouvelle-Angleterre, avec leur population dense, que l'on peut atteindre à peu de frais par eau, la navigation pouvant se faire toute l'année. Si nos pêcheries sont appelées à de grands développements il nous faut nous prévaloir de ce marché des Etats-Unis. Le marché de Boston, à part sa proximité des Provinces maritimes, a cet avantage d'être beaucoup plus considérable qu'aucun autre situé au Canada. Des commerçants d'expérience dans le trafic du poisson me disent que s'il était expédié à Montréal, pour y être vendu la même journée, deux ou trois wagons de poisson, le marché en serait désemparé; mais vous pourriez expédier au marché de Boston trois ou quatre fois cette quantité sans l'affecter, parce que Boston est un vaste centre de distribution. Les prix en honneur à Boston sont aussi beaucoup plus élevés que dans les Provinces maritimes. Cela peut être clairement démontré en comparant les prix de chaque jour à Boston avec ceux que les pêcheurs reçoivent sur la côte de mon comté.

M. BRADBURY: Quelle est la différence entre les prix de Boston et ceux de Montréal?

M. SINCLAIR: Je parle des prix obtenus sur place par les pêcheurs pour le poisson. Les prix de détail sur les marchés de Montréal, d'Ottawa et d'autres villes canadiennes ont toujours été une énigme pour moi; ils sont beaucoup plus élevés que nous le supposerions. Ainsi, par exemple, un pêcheur de Canso vend son églefin une cent et demie la livre pour le poisson qu'il capture à cette saison, mais vous ne pouvez acheter la même livre d'églefin à Ottawa pour moins de dix cents. Je ne puis expliquer cela. Je parle dans l'intérêt du producteur et je suis à indiquer que les prix payés à Boston à celui qui capture le poisson sont beaucoup plus élevés que ceux qui sont payés dans les Provinces maritimes au pêcheur.

Jetez un regard sur les revues commerciales du premier janvier, et vous constaterez que l'églefin (haddock) valait, à cette époque, $5.50 les cent livres, à Boston, quand on ne le payait que $1.50 à Canso. J'ai devant moi un article—il n'est pas très récent, puisqu'il est daté du 6 février 1913,—publié dans le "Daily Times", de Gloucester, il y a près d'un an, qui illustre très bien la question que je discute en ce moment.

A cette date, l'églefin valait à Boston $6 les cent livres, prix du gros, et certains jours, il est même monté jusqu'à $8 et $10.

Selon le même journal, à la date du 7 février, le pêcheur recevait de $4 à $8 les cent livres, pour son églefin rendu au quai à Boston, et de $8 à $9 les cent livres pour la grosse morue.

Quoique les prix varient beaucoup sur le marché de Boston, règle générale, ils sont plus élevés que dans la Nouvelle-Ecosse. Une troisième citation provenant du même journal, qui est la meilleure autorité relativement à cette question, est datée du 18 février et établit que les commerçants de Boston payaient alors l'églefin de $4 à $5.50 les 100 livres, et la grosse morue $6. Pendant tout ce temps, le pêcheur de Canso, exactement pour la même sorte de poisson, ne recevait, lui, que $1.50.

Je l'ai fait remarquer, le marché de Boston avec ses prix plus élevés nous est ouvert. La question est maintenant de savoir si nous serons assez entreprenants et assez énergiques pour profiter de cette occasion.

Quelles que soient les vues qu'aient eues certaines gens à ce sujet, durant la crise d'hystérie de 1911, ils sont clairsemés aujourd'hui les hommes d'affaires de la Nouvelle-Ecosse qui ne reconnaissent pas l'excellente chose que ce serait pour les pêcheries de cette province d'avoir accès au marché des Etats-Unis. Les hommes d'affaires de notre province, à mon sens, sont unanimes, à l'heure actuelle, quant à cette question. Permettez-moi de vous citer l'opinion d'un marchand de poisson universellement connu, qui a passé toute sa vie dans ce commerce, et qui doit connaître la question aussi bien que qui que ce soit dans le comté d'Halifax, M. S. J. Wilson, l'un des partisans les plus en vue du premier ministre. Voici ce qu'il dit:

Pour un témoignage irrécusable de ce que signifie pour le pêcheur de la Nouvelle-Ecosse, l'entrée en franchise du poisson sur le marché américain, on n'a qu'à regarder les préparatifs qui se font à bord des goélettes dans les ports de La Havre et de Lunenburg. Ces préparatifs signifient que les Néo-Ecossais vont damer le pion aux pêcheurs de Gloucester, dans l'exploitation des industries concernant la pêche du hareng d'hiver à Terre-Neuve. Dès ce moment même, ils ont commencé à ranger les flottes de Gloucester d'une zone de pêche où elles ont été suprêmes depuis des années car plusieurs navires ont déjà mis à la voile pour aller chercher des cargaisons de poisson.

C'est la mise en vigueur des clauses du tarif Underwood qui a amené cette situation, en abolissant les droits d'importation sur les produits de la mer, sans s'occuper de la nationalité du navire qui les transporte.

Voici ce que dit également un autre citoyen éminent de Halifax, M. A. Handfield Whitman, dans l'édition du "Morning Chronicle", publiée à l'occasion du nouvel an:

L'événement le plus remarquable, en 1913, relativement à l'industrie poissonnière, a été la disparition des droits sur le poisson, décrétée par le gouvernement des Etats-Unis.

L'entrée en franchise de notre poisson sur le marché américain devrait amener un développement prodigieux pour les pêcheries du Canada.

Tout ceux qui ont lu le traité de réciprocité, conclu entre le dernier gouvernement et les Etats-Unis, savent qu'à sa faveur nous aurions joui d'avantages encore plus considérables que ceux que nous confère le tarif Wilson. Grâce à ce traité de réciprocité, nous aurions pour ainsi dire obtenu un monopole du marché américain, puisque le pêcheur étranger qui expédie son maquereau salé aux Etats-Unis, d'Angleterre, d'Irlande ou de la Hollande, aurait été contraint de payer un droit de $2 par baril. Or, en vertu du traité de réciprocité, le maquereau canadien entrait en franchise sur le marché des Etats-Unis. Avec le tarif Wilson, nous n'avons plus le même avantage; car nous devons subir la concurrence des autres nations sur le marché américain.

La plus grande difficulté qui nous empêche de profiter comme nous le devrions des avantages que nous offre le marché des Etats-Unis, c'est le manque de facilités de transport. Dans l'est de la Nouvelle-Ecosse, et je parle en ce moment surtout au point de vue du comté que j'ai l'honneur de représenter, nous avons besoin de deux choses. Il nous faudrait d'abord un embranchement de chemin de fer pour atteindre notre marché local, qui n'est certainement pas à dédaigner. A l'heure actuelle, c'est le meilleur marché que nous ayons, et il ne peut manquer de se développer de plus en plus à mesure que s'accroît notre population. Cependant, les pêcheurs du comté que j'ai l'honneur de représenter ne peuvent expédier leurs produits sur le marché local, vu l'absence de communications par chemins de fer.

En second lieu,—et je parle ici non seulement au point de vue de mon comté, mais pour toute la côte sud de la Nouvelle-Ecosse,—pour aider l'industrie poissonnière et créer un très fort commerce avec les Etats-Unis, il suffirait d'établir une ligne de navires rapides reliant nos principaux ports à la ville de Boston. Plusieurs fois, j'ai attiré l'attention de mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, sur cette question de construire des embranchements de chemins de fer.

Il m'a donné diverses réponses, et il ne semble guère pressé de solutionner ce problème. En tout cas, on ne peut certainement pas l'accuser de faire preuve d'une hâte exagérée à ce propos; cependant, il en parle depuis plusieurs années.

En 1912, je demandai à l'honorable ministre s'il était disposé à exécuter le projet qui avait été inauguré par l'ancien Gouvernement; il m'informa alors qu'il lui fallait faire faire une exploration avant de me donner une réponse. En 1913, je revins à la charge, et alors sa réponse fut qu'il devait envoyer auparavant un expert en trafic sur les lieux, afin de s'assurer si le Gouvernement pourrait être justifiable de dépenser de l'argent pour la construction de cet embranchement. Et que me répond-il aujourd'hui? Tout simplement que l'affaire est à l'étude. Que va-t-il se produire? Que va-t-on faire? Mystère; mais ce que je sais bien, c'est qu'on me renvoie toujours à plus tard. Cela me rappelle le petit garçon qui se plaignait à sa mère: Vous me promettez toujours des confitures pour demain et après demain, mais jamais pour le jour même! Pour ma part, j'aimerais bien voir le ministre étudier la question et lui donner une solution. Tous ceux qui ont suivi les débats de cette Chambre savent que l'ancien Gouvernement avait entrepris la construction d'embranchements dans la Nouvelle-Ecosse, dont l'un devait traverser ce territoire. Avant sa défaite aux polls, le contrat pour cette entreprise avait même été accordé. L'entrepreneur déposa en garantie une somme de $50,000, et l'on acheta l'embranchement Sunnybrae de la Nova Scotia Steel Company au prix de $100,000; il devait former l'un des tronçons. A l'arrivée au pouvoir du Gouvernement actuel, toutes ces choses avaient été accomplies. On en était à peu près au même point quant à l'embranchement dans le comté d'Halifax. On a continué les travaux dans le comté d'Halifax, et l'on m'a assuré qu'ils seront terminés pour l'été prochain. Quant au comté de Guysborough, le contrat a été annulé, le dépôt de garantie remis à l'entrepreneur, et depuis, le Gouvernement s'est contenté de nous donner des réponses évasives quand on le questionne sur ses intentions à propos de cette entreprise.

L'année dernière, j'ai démontré au ministère des Chemins de fer que le trafic, s'il

se décidait à faire construire cet embranchement, justifierait amplement les dépenses à encourir. Je lui ai démontré qu'il était possible d'attirer par cette voie une grande affluence de touristes, sans compter que tout le long de la ligne projetée il existe de grandes quantités d'épinette, de bois durs, de pulpe et de bois de charpente pour le boisage des puits de mines, qui ont un bon marché tout trouvé dans les houillères du Cap-Breton. Enfin, le chemin de fer projeté traverserait une excellente contrée agricole; mais je le répète, ce serait encore notre industrie poissonnière qui prendrait le plus bel essor, à la faveur de cette entreprise.

C'est surtout à ce point de vue là que je traite la question, ce soir.

A l'appui de ma thèse concernant l'industrie poissonnière, je me permettrai de citer quelques statistiques à cette Chambre, afin de lui démontrer les résultats qui se sont produits à Canso, Queensport, Half-Island-Cove, et à différents autres endroits aux alentours de la baie de Chedabuctou, qu'un service de vapeurs relie maintenant au chemin de fer à Port-Mulgrave. Si ces endroits n'étaient pas reliés à l'Intercolonial à Mulgrave, par un service quotidien, jamais ils ne pourraient faire le commerce du poisson frais. Selon moi le progrès que l'on remarque à ces endroits est un indice de ce qui pourrait s'accomplir ailleurs dans cette partie de la Nouvelle-Ecosse, si l'on procurait aux pêcheurs les moyens d'expédier le poisson qu'ils prennent.

Voici les chiffres du trafic transporté par ces navires à Port-Mulgrave au cours des dix dernières années:

Année.	Expédition de tonnes de poissons.	Valeur.	Frais de chemin de fer et de messagerie.
		$	$ c.
1903	1600	112,000	16,840 00
1904	1700	127,500	17,680 00
1905	2201	116,070	23,032 06
1906	3154	220,780	29,063 01
1907	3156	220,920	27,417 70
1908	3372	235,900	31,644 03
1909	2371	191,170	26,685 55
1910	3431	240,100	36,022 58
1911	4110	308,250	45,179 11
1912	4238	317,850	45,730 69
1913	5314	398,550	60,442 21

Je vous donne ces détails, monsieur l'Orateur, afin de démontrer le développement qu'a pris l'industrie poissonnière à Canso et aux deux autres endroits, desservis par un service de bateaux qui transportent leurs produits au chemin de fer, à Mulgrave.

Outre cela, on transporte par eau de Canso certaines cargaisons de poissons et de produits poissonniers. Pour l'année 1913, les chiffres sont comme suit:

	Valeur.	Taux de fret
250 tonnes d'huile de poisson	$ 12,000	$1,200
75 tonnes de colle de poisson	9,000	360
350 tonnes d'engrais de poisson	12,250	1,750
1,100 tonnes de poisson	77,000	5,500
1,775 tonnes	$110,250	$8,810

On constate par ce tableau combien l'augmentation du commerce du poisson frais a été constante, à ces endroits. En résumé, en 1903, les expéditions de poisson frais étaient de 1,600 tonnes, quand elles ont été de 5,314, pour 1913, l'année qui vient de se terminer; en 1903, la valeur du poisson expédié de ces trois endroits était de $112,000 contre $398,550, en 1913; en 1903, les taux de transport et de messagerie au chemin de fer Intercolonial à Mulgrave se montaient à $16,840, et en 1913, ils ont atteint le total de $60,442.41.

Je soumets respectueusement que c'est là un magnifique résultat, qui a été rendu possible, grâce aux facilités de transport que l'on a procurées aux pêcheurs de Canso, et on pourrait l'accroître encore, si on leur donnait plus de facilités de transport par voie ferrée.

Les chiffres parlent par eux-mêmes: poisson frais expédié de ces endroits en 1913, 5,314 tonnes; produits poissonniers, 1,775 tonnes, formant un total de 7,089 tonnes.

Mettant vingt tonnes par wagon, cela donne 354 wagons, ou un par jour pour chaque jour ouvrable de l'année 1913. La pêche d'hiver, qui se fait surtout pendant les mois de novembre, décembre et janvier, est, sur cette côte, la plus profitable. Le long du littoral de la Nouvelle-Ecosse, cette pêche d'hiver ne se pratique pas sur des points bien nombreux, parce qu'il est peu facile d'amener le poisson sur le marché. Je vais vous dire ce que deux semaines de pêche à Canso ont produit dans le mois de janvier de la présente année. Les chiffres que je vais citer sont pour la semaine finissant le 3 janvier 1914. J'entre dans des détails pour que le ministre des Chemins de fer et des Canaux puisse contrôler mes

assertions et les faire vérifier par un agent qu'il enverrait à Canso. Le tableau qui suit indique les quantités d'églefin amenées à terre par quelques-uns des grands bateaux de pêche de la flotte de Canso pendant la semaine finissant le 3 janvier 1914. Je donne le nom des capitaines, le nombre d'embarcations et le nombre de livres que l'on a prises:

Eglefin mis à terre par quelques-uns de plus grands bateaux de pêche de la flotte de Canso dans la semaine finissant le 3 janvier 1914.

Capitaine.	Doris.	Prises. liv.
H. Kavanagh	2	27,000
Pat. Ryan	1	15,000
Jake Manuel	2	24,000
W. Power	2	23,000
W. Ryan	1	12,000
K. Meagher	1	12,000
Sam. Hurst	1	11,000
J. Lumsden	3	26,000
F. Lohnes	4	33,000
G. Little	3	20,000
J. Kennedy	2	20,000
R. Mosher	2	16,000
C. Mosher	3	20,000
L. Feltmate	3	18,000
Ed. Kavanagh	3	25,000
J. Hearn	2	14,000
Ed. Hearn	2	18,000
Thos. Fanning	2	16,000
J. Grady	1	8,000
J. J. Berrigan	2	14,000
John Hurst	2	14,000
George Ryan	2	22,000
Matthew Munroe	3	18,000
Frank Hawes	3	22,000
John Boudrot	3	26,000
Frank Goodwin	2	15,000
D. Walsh	1	8,000
W. Shrider	2	17,000
Fred. Phynold	2	15,000
Thomas Carter	1	11,000
Sandy Meagher	2	17,000
Samuel Snow	2	17,000
Levi Ehler	1	10,000
S. Munroe	1	9,000
S. Hurst	1	8,000
John Carter	1	11,000
		612,000
Doris et autres embarcations.		300,000
		912,500

D'autres embarcations ont pris la quantité de trois mille livres de poisson, ce qui fait pour la semaine un total de 912,000 livres, c'est-à-dire 456 tonnes, ou la charge de 23 wagons, faisant cinq wagons par jour de trafic possible de ce seul point en une semaine. Pour la semaine qui a suivi, et qui s'est terminée le 10, les prises n'ont pas donné autant, à cause des tempêtes; mais, avec la même flotte, on a capturé près de 7,000 livres de poisson, autrement dit 350 tonnes, ou la charge de 17 wagons, faisant, pour la semaine, trois wagons par jour. Ceci donne au ministre des Chemins de fer et à la Chambre une idée du trafic qu'il est possible de tirer de l'industrie de la pêche, pourvu qu'on lui donne les facilités de transport voulues. Ce qui s'est fait à Canso peut se faire sur une plus petite échelle à Whitehead, à Country-Harbour, à Liscombe, et, je n'en doute pas, sur bien d'autres points du littoral de la Nouvelle-Ecosse. Donnez-nous des moyens de transport, avec faculté de vendre librement aux Etats-Unis, et il sera impossible de fixer une limite au développement dont ce commerce est susceptible.

Vous me demanderez peut-être, monsieur l'Orateur, ce que je propose, et je vous dirai clairement ce qu'à mon sens il faudrait faire. Pour ce qui est de mon comté, j'ai déjà signalé que ce dont nous avons le plus besoin, c'est d'une voie d'embranchement. Cela nous mettrait directement en communication avec le marché domestique, comme aussi, dans une certaine mesure, avec les marchés des Etats-Unis. Ma deuxième proposition s'adresse principalement au ministre du Commerce et de l'Industrie. Je regrette qu'il ne soit pas là dans le moment, mais peut-être que celui des ministres qui dirige la Chambre voudra bien la lui signaler: ce serait que le Gouvernement offrît d'aider, par une assez forte subvention, un service rapide de bateaux adaptés à ce commerce et pourvus de frigorifiques, qui toucheraient à divers points du littoral de la Nouvelle-Ecosse, entre Cap-Breton et Yarmouth, et qui feraient au moins trois voyages par semaine entre les Provinces maritimes et Boston. Cela entraînerait, il va sans dire, la dépense d'une somme d'argent considérable.

M. HAZEN: Est-ce trois voyages par semaine entre les Provinces maritimes et Boston que voudrait mon honorable ami, ou trois voyages par semaine entre Yarmouth et Boston?

M. SINCLAIR: Ce n'est pas pour Yarmouth que je parle dans le moment, puisque Yarmouth est déjà joliment pourvue. Le représentant de cette ville nous dira, je suppose, ce qui se fait sur ce point-là. Pour moi, c'est l'est de la Nouvelle-Ecosse qui surtout m'intéresse.

M. HAZEN: J'aurais voulu savoir si mon honorable ami favorise l'établissement d'une ligne de bateaux entre Canso et les ports dont il parle et Boston, ou s'il demande que l'on établisse une ligne de navires allant de ces ports à Yarmouth et se reliant à ceux qui vont de Yarmouth à Boston?

M. SINCLAIR: Je ne m'opposerais point à une réunion des deux lignes. Je ne me charge pas de dire comment cela se devrait faire. Si je puis persuader au Gouvernement de mettre par bateau ces ports en communication avec Boston, c'est à lui qu'il appartiendra de chercher un moyen d'y arriver. Je ne demande pas une double ligne de bateaux entre Yarmouth et Boston, et je présume que le Gouvernement ne le voudrait pas, à moins d'une absolue nécessité. Le mieux à faire, selon moi, serait d'avoir des bateaux ne portant que des marchandises. Ce sont des navires à passagers qui vont de Boston à Yarmouth, et ce que je voudrais pour le poisson, c'est un service rapide, exclusivement consacré au transport de cette denrée. Je ne sais s'il serait sage d'y comprendre le transport.

Comme je l'ai dit, cela entraînerait la dépense d'une somme d'argent considérable; mais, à mon sens, il y aurait lieu de la faire. Cela aurait de bien meilleurs résultats que certaines des dépenses que nous faisons à l'heure qu'il est, comme par exemple de voter, ainsi qu'on nous le demande, une somme de $340,666 pour subventionner un service de bateaux à vapeur entre le Canada, les Antilles et l'Amérique du Sud, ou encore $146,000 pour un semblable service entre le Canada et l'Afrique méridionale. Je ne m'oppose pas à ces subventions; mais je dis que, si vous pouviez nous donner la moitié de ces sommes pour le transport du poisson par mer entre nos villes et les villes américaines de l'Atlantique, vous obtiendriez de bien meilleurs résultats que d'un commerce avec l'Amérique du Sud ou l'Afrique méridionale. Je considère qu'il y a là pour le ministre du Commerce et de l'Industrie une occasion qu'il ne devrait pas laisser échapper. Il n'a pas besoin de faire, comme Gulliver, le tour du monde pour découvrir ce commerce: il est à sa porte et sous ses yeux. Qu'il regarde: nous avons de l'autre côté de la frontière des millions et des millions de personnes pour qui le poisson est une denrée qu'elles recherchent, et c'est au Canada qu'il leur faut s'approvisionner plus que partout ailleurs. Nous avons, dans le Canada de l'Est, 5,000 milles de littoral, comprenant les pêches les plus avantageuses peut-être du monde entier; nous avons pour les exploiter les hommes qu'il faut. Vous ne trouvez pas sur les sept océans de meilleurs hommes que ceux du Canada de l'Est. Nous avons les havres, et pour appât, la boitte, que l'on ne trouve que chez nous.

Outre tout cela, le marché le plus riche, le plus considerable et le plus avantageux du monde nous est ouvert. Ce que nous n'avons pas, ce que nous n'avons jamais eu, ce sont de suffisantes facilités de transport. C'est là ce que nous voulons qu'on nous donne.

Je tiens la chose pour urgente. Ici se pose la question: Est-ce que le Gouvernement actuel entend mettre à profit le superbe débouché que les habitants de la Nouvelle-Ecosse attendent depuis cinquante ans? Il est bien vrai que par là s'augmenteront nos échanges avec les Yankees, mais déjà ces échanges ont lieu sur une très grande échelle et ils s'accroissent d'année en année. A propos de ce commerce avec les Yankees, je dois dire que nous avons au Canada une situation extraordinaire. Si nous devons croire, avec les conservateurs de 1911, que nos relations avec les Etats-Unis mettent en danger le lien britannique, c'est notre patriotisme qui, actuellement, passe de l'autre côté de la frontière à une allure de deux millions par jour pour toute journée de dix heures de l'année 1913; autrement dit, $200,000 par heure, ou $3,333.33 toutes les minutes. C'est là un état de choses fort alarmant. Le ministre des Finances (M. White) n'a pas l'air, toutefois, de songer à prendre des mesures pour y mettre fin. Confortablement assis sur son banc, il ferme un œil et, du coin de l'autre, regarde le ministre des Douanes (M. Reid); tous les deux rient sous cape des hommes qui, en 1911, ont abandonné notre parti et ont voté avec les conservateurs afin d'enrayer ce commerce avec les Yankees.

Le Gouvernement n'a pas à craindre de se contredire en se rendant à ma demande. Un grand philosophe américain a dit un jour que la crainte de se contredire est la préoccupation constante des petits esprits. Ce que vous pensez aujourd'hui, dites-le en des termes aussi frappants que des boulets de canons, et dites demain, en des termes également frappants, ce que vous penserez, bien que ce soit la contradiction formelle de ce que vous aurez dit la veille. Voilà une philosophie que je recommanderais à mes amis de la droite, à cause des circonstances dans lesquelles ils se trouvent.

Mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) aurait à faire un assez brusque détour pour arriver à cela, mais il en a fait un non moins brusque il n'y a pas si longtemps sur la question navale, et je le crois fort capable de renouveler cet exploit. J'espère qu'il va

agir promptement et avec vigueur, et qu'il va faire le nécessaire pour mettre le projet sur pied.

Je crois pouvoir assurer que ce serait la meilleure chose que mon honorable ami le ministre du Commerce pourrait jamais avoir l'occasion de faire pour les Provinces maritimes. Qu'il fasse cela et il s'ensuivra de grands résultats. Des villes naîtront sur toute l'étendue de nos côtes. Nos chantiers de marine reverront leur activité d'autrefois. Des milliers de nos meilleurs marins, qui sont actuellement au service des nababs de Boston et de Gloucester, nous reviendront pour développer les ressources de leur propre pays. Les Provinces maritimes regagneront leur ancien prestige sur la mer, et le Canada prendra le rang qui lui appartient parmi les grands pouvoirs maritimes. Ne serait-ce pas là un exploit digne d'un homme d'Etat, même s'il lui faut brusquer les choses pour y arriver? J'ai l'espoir que mon honorable ami le ministre du Commerce prendra en considération l'occasion qui lui est offerte, et que, quand le budget supplémentaire sera déposé, il sera en mesure de trouver une solution favorable.

M. G. W. KYTE (Richmond) (N.-E.): Je désirerais dire quelques mots à l'appui de la résolution présentée par mon honorable ami le député de Guysborough (M. Sinclair). Le budget qui nous a été soumis il y a quelques jours contenait diverses sommes accordées en subventions à des compagnies maritimes pour encourager le commerce dans diverses parties du monde. En relisant ces crédits, je vois que les sommes suivantes sont demandées:

Service océanique entre Annapolis et Londres	$ 5,000
Ports canadiens de l'Atlantique et Australie et Nouvelle-Zélande	140,000
Canada et Grande-Bretagne	1,000,000
Canada et Cuba	25,000
Canada et Terre-Neuve	70,000
Canada, Antilles et Amérique du Sud	340,666
Canada et Afrique du Sud	146,000
Halifax, St-Jean et Liverpool	20,000
Montréal, Québec et Manchester; St-Jean, Halifax et Manchester	35,000
St-Jean, Dublin et Belfast	7,500
St-Jean et Glasgow	15,000
St-Jean, Halifax et Londres	40,000
Canada, Australie et Nouvelle-Zélande, Océan Pacifique	180,000
Prince-Rupert et île de la Reine-Charlotte	16,000
Victoria et San Francisco	3,000

Ce dernier article paraît, je crois, pour la première fois dans le budget d'un Gouvernement fédéral. Quel qu'ait pu être le passé du parti qui est maintenant au pouvoir, il inaugure maintenant un nouveau programme en demandant une subvention pour encourager le commerce entre la Colombie-Anglaise et les villes des Etats-Unis de la côte du Pacifique; et c'est pourquoi, de notre côté, nous demandons dans la Nouvelle-Ecosse que le Gouvernement fasse la même chose pour développer le commerce entre la Nouvelle-Ecosse et les Etats de la Nouvelle-Angleterre. En nous faisant part de ses observations, mon honorable ami de Guysborough a déposé sur le bureau de la Chambre des chiffres montrant le développement superbe de l'industrie des pêcheries dans le port de Canso, situé dans le comté qu'il représente.

A neuf milles de Canso sont situés les centres de pêcheries de Petit-de-Gras et d'Arichat, dans le comté de Richmond, que j'ai l'honneur de représenter. Le record de développement de cette industrie est certainement égal à celui qui a été présenté à la Chambre par mon honorable ami de Guysborough.

Le trafic qui a été développé suivant les subventions que je viens d'énumérer, est le suivant:

Commerce du Canada pour les huit mois expirés le 30 novembre 1913:

Canada et Nouvelle-Zélande	$ 6,253,431
Cuba	4,479,100
Terre-Neuve	4,966,928
Antilles (Antilles Anglaises et étrangères)	7,027,436
Amérique du Sud	2,792,654
Afrique du Sud	2,952,612
Etats-Unis	416,696,316

Par conséquent, et quelles que puissent être les dispositions des honorables membres qui composent le gouvernement de ce pays, pour ce qui est du désir qu'ils peuvent avoir de diminuer ou de restreindre le trafic avec les Etats-Unis, ce trafic s'accroît énormément, ainsi que l'a démontré mon honorable ami de Guysborough.

Les habitants des Provinces maritimes ont déjà retiré des avantages considérables de la décision prise par le gouvernement des Etats-Unis de laisser entrer le poisson en franchise. Ce que suggère mon honorable ami de Guysborough peut parfaitement être accompli par le présent Gouvernement. Nous avons une ligne de navires faisant le service entre Port-Hawkesbury et Boston durant les mois d'été. Malheureusement, les armateurs de ces navires, ne recevant aucune subvention du gouvernement fédéral, ne sont pas tentés de chercher à développer d'autres affaires que celles qui

leur arrivent dans le cours ordinaire des choses. Bien que ces navires partent de Port-Hawkesbury, dans le comté d'Inverness, ils ne font aucune escale le long des côtes de la Nouvelle-Ecosse avant d'arriver à Halifax, et de là ils vont directement à Boston. Il serait très désirable et louable que le Gouvernement pût adopter quelque moyen pouvant engager, sinon la compagnie actuellement en service entre Port-Hawkesbury et Halifax et Boston, du moins quelque autre compagnie maritime, à avoir des steamers qui arrêteraient non seulement à Port-Hawkesbury mais aussi à Arichat afin d'y prendre le poisson qui s'y accumule chaque semaine pour transport par cette route. Le comté que j'ai l'honneur de représenter est à peu près dans la même situation que Guysborough en ce qui concerne le manque de facilités de chemins de fer. Nous avons un chemin de fer allant de Pointe-Tupper à St-Peters. Mais ce chemin de fer appartient à une compagnie particulière, et il en résulte melheureusement que le poisson qui y est livré pour transport doit acquitter le double de frais avant de parvenir à sa destination. L'acquisition du chemin de fer du Cap-Breton par le gouvernement, le prolongement de ce chemin de fer jusqu'à Arichat, Sydney et Louisbourg, et son fonctionnement comme embranchement de l'Intercolonial, nous seraient d'un immense avantage, ainsi que j'ai déjà essayé de le faire voir au gouvernement dans le passé.

Je réitère la grande désirabilité de ce projet, et j'espère que le plan pour l'acquisition de ces embranchements afin d'en faire des amorces pour l'Intercolonial n'a pas été abandonné, malgré que Son Altesse Royale ne nous ait rien dit, lors de l'ouverture du Parlement, qui puisse nous faire croire que le présent Gouvernement ait l'intention de mettre très prochainement cette question sur le tapis. Les transports actuels sont absolument insuffisants pour notre population de la Nouvelle-Ecosse, en ce qui concerne l'industrie importante dont je viens de parler. Je désirerais que le ministre du Commerce et le ministre de la Marine et des Pêcheries fussent tous deux bien pénétrés de l'absolue nécessité d'accepter le principe incorporé dans la résolution présentée par l'honorable député de Guysborough et de voter au plus tôt une somme d'argent pour aider à résoudre la question des transports dans la Nouvelle-Ecosse, pour l'expédition du poisson frais et salé à Boston, absolument comme on a fait pour les transports entre Victoria et San Francisco.

[M. Kyte.]

M. B. B. LAW (Yarmouth): La résolution soumise à l'attention de la Chambre par l'honorable représentant de Guysborough (M. Sinclair), comprend, selon moi, l'une des questions les plus importantes que cette Chambre ait jamais été appelée à considérer. En ma qualité de représentant du comté de Yarmouth, qui est la porte d'entrée entre le Canada et les Etats-Unis, je ne remplirais pas ici mon devoir si je ne venais pas dire un mot à ce sujet. L'honorable député de Guysborough a traité le sujet d'une façon très large et compréhensive; je vais à mon tour, dans les quelques minutes que je veux prendre, considérer la chose à un point de vue plus local. Grâce à l'énergie et à l'esprit d'entreprise des citoyens de Yarmouth, nous avons depuis 60 ans, à Yarmouth, un service de steamers entre ce port et Boston. Durant de longues années, les armateurs en furent des gens de Yarmouth, à venir jusqu'à l'époque où le chemin de fer Dominion-Atlantic absorba l'ancienne Yarmouth Steamship Co. Après cela, ce fut le tour du chemin de fer du Pacifique-Canadien, et enfin tout dernièrement le Pacifique a transféré ces bateaux et ce service de bateaux à la Boston & Yarmouth Steamboat Co. Il y a 20 ou 25 ans, nous avions deux bateaux par semaine entre Yarmouth et Boston. Nous avons le même service aujourd'hui. Mais je suis heureux de pouvoir dire que ce service est actuellement, et depuis que le nouveau tarif Wilson est entré en vigueur au mois d'octobre, absolument insuffisant pour le transport du poisson frais et autres approvisionnements offerts pour transport de Yarmouth à Boston. Je le répète, Yarmouth est la porte donnant accès à la région occidentale de la Nouvelle-Ecosse ou en constituant la sortie. Il n'y a aucune communication par steamers entre les Provinces maritimes et Boston à part Saint-Jean au nord et Halifax à l'est. En bien des cas, le poisson a été envoyé directement d'Halifax par chemin de fer, pour raccordement avec les bateaux allant de Yarmouth à Boston. Les gens de Yarmouth ont parfaitement saisi la vérité de ce que nous disions, quand nous leur avons fait voir à diverses reprises, avant septembre 1911, qu'il suffirait de faciliter aux pêcheurs des Provinces maritimes l'entrée de leur poisson frais aux Etats-Unis pour amener une ère de développement sans égale dans l'histoire de la puissance. Et ce qui se passe ac-

tuellement prouve la vérité de ce que nous avons dit alors. Je suis heureux de voir que les gens de Yarmouth ne se sont pas laissés aveugler par les excuses et les arguments de ces honorables membres de la droite quand ils sont allés répéter partout que nous ne voulions pas du marché des Etats-Unis, que les Etats-Unis se composaient de 90 millions de pourceaux et que nous ne voulions rien avoir à faire avec eux. Tout ce que je puis dire, c'est que si ces gens-là sont des pourceaux, nous aimons à faire des affaires avec eux. L'argent que nous en tirons est de l'argent net et propre, et c'est à peu près la seule sorte d'argent qui nous vient de là.

Je ne veux rien dire de blessant, mais nous devons dépenser chaque dollar que nous recevons de la vente de notre poisson aux Etats-Unis pour payer la farine, les produits alimentaires, les harnais et presque toutes les autres choses dont nous nous servons. Nous ne pouvons rien expédier dans Ontario et toutes nos transactions se font naturellement avec les Etats-Unis. Depuis l'application du tarif Wilson, ces navires n'ont pas fait un voyage sans être obligés de laisser du fret en arrière. Je désire lire une lettre publiée dans le Yarmouth Herald du 27 janvier dernier et qui parle de la question du transport:

Cher Monsieur,—Voulez-vous avoir l'obligeance de nous accorder une petite place dans les colonnes de votre excellent journal pour faire quelques observations au sujet de nos facilités de transport. Il s'agit de ceci: Quelque chose doit être entrepris afin d'obtenir plus d'espace pour le fret d'Yarmouth à Boston.

Il n'y a pas eu un seul voyage durant la saison sans que tout le fret fût pris pour Boston et dans plusieurs cas il y a eu un chargement complet laissé sur le quai et dans d'autres escales.

Il y a un moyen sûr de remédier à cet état de choses, c'est d'avoir une ligne de bateaux concurrente. Déjà il y a une pétition en circulation et qui est signée avec plaisir par les différents expéditeurs de poisson frais ou salé dans des localités diverses.

Espérant que ce projet sera accueilli favorablement par tous les intéressés, et vous remerciant, monsieur l'éditeur, pour le précieux espace que vous nous avez accordé, nous demeurons,

Vos dévoués,
Expéditeurs.

Je dois dire que je n'approuve pas tout à fait le troisième paragraphe de cette lettre disant que le seul remède est d'avoir un bateau pour établir une concurrence. Je crains que si un autre bateau était affecté à ce trajet nous n'ayons qu'un très mauvais service. Les propositions que j'ai l'intention de faire au Gouvernement avant de terminer mon discours seront, je l'espère, de beaucoup préférables. Pour vous donner une idée du trafic qui se fait entre Yarmouth et Boston sur le poisson frais, je donnerai lecture de la feuille du chargement du steamer "Boston" à Yarmouth, le 24 janvier dernier:

Le steamer "Boston" avait comme partie de son chargement à destination de l'étranger: 232 mannes de homards vivants, 821 boîtes de morue désossée, 300 caisses de morue salée, 8 caques de harengs salés, 2 barils de maquereaux salés, 20 caisses de poisson mariné, 65 paquets de déchets de poisson, 161 paquets de poisson frais, 130 boîtes d'éperlans, 1 boîte de flétan, 11 barils d'anguilles, 13 boîtes d'aigrefins fumés, 80 boîtes de homard et conserves, 10 sacs de merluches, 54 barils d'huîtres, 2 barils de pommes, 1 caisse de bois d'élan, d'une valeur totale de $18,316.

A son voyage suivant, le 28 janvier, le bateau portait le chargement suivant:

Le steamer "Boston" avait comme partie de morue désossée, 550 caisses de poisson séché, 151 caisses de poisson frais, 139 vracs d'éperlans, 20 caques de harengs, 7 caisses de poisson mariné, 2 barils de maquereaux salés, 3 boîtes d'aigrefin fumé, 24 barils d'huîtres, 100 caisses de homards, 2 caisses d'œufs, 85 paquets de vieux cordages, 12 paquets de peaux, 5 barils de déchets de poisson 3 barils de navets, 5 boîtes de ferraille, d'une valeur totale de $39,651.

Ce navire a transporté dans ses deux voyages du poisson et des produits de pêche pour une valeur de £59,000 et il a dû laisser sur le quai à Yarmouth une énorme quantité de poisson qu'il n'a pu transporter. Il faut faire quelque chose, évidemment. Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse et du Canada n'ont pas reçu beaucoup d'encouragement. Je ne connais pas d'autre moyen de leur venir en aide que ceux que je vais proposer. Ils ont une occupation des plus périlleuses que je connaisse. Ils sont exposés au danger et aux tempêtes et une semaine à peine se passe sans qu'un, deux, trois ou plus d'entre eux soient noyés. Les bateaux qu'ils emploient pour se livrer à leur industrie sont de petites barques à gazoline et ils sont désireux de visiter leurs casiers à homard en hiver, mais sur cette côte ce n'est pas un voyage de plaisir que de prendre la mer en hiver.

Ces pêcheurs n'ont pas reçu de grands encouragements. J'espérais que les électeurs du Canada, quand ils ont eu une occasion de se prononcer en septembre, auraient voté pour la réciprocité qui aurait donné au pays la plus grande période de prospérité qu'on aurait jamais vue. Nous en retirons quelques bénéfices aujourd'hui, mais seulement sur une petite échelle. Alors que le Boston fait deux voyages aujourd'hui, je suis persuadé que dans deux mois, il faudra avoir quatre voyages par

semaine. Le Board of Trade a discuté cette question avec la compagnie de navigation et j'apprends qu'elle a promis quatre voyages avant le premier de mars. Je crois que dans les circonstances le Gouvernement devrait faire quelque chose pour les pêcheurs. On leur a promis beaucoup dans la campagne de 1911 et je suis certain que le député de Queen-et-Shelburne (M. McCurdy) se souviendra de beaucoup de ces promesses. On a dit à ces pêcheurs que si le Gouvernement actuel arrivait au pouvoir, ce serait d'un grand avantage pour eux. On est allé jusqu'au point de dire que les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse recevraient gratuitement les médicaments. S'ils avaient besoin d'une boîte de pilules, d'une dose de sels ou d'autre chose, le Gouvernement serait prêt à les leur fournir; mais j'ai le regret de dire que jusqu'à maintenant ces pêcheurs ont subi des misères inouies par suite du manque de ces médicaments qui leur avaient été promis.

Je dirai que mon idée de venir en aide aux pêcheurs de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse consiste à installer des entrepôts frigorifiques à bord des navires qui font escale entre Yarmouth et Boston. Le homard, comme le savent un grand nombre d'entre nous, doit être mis vivant sur le marché et il diffère des poissons. Un homard qui arrive à Boston mort ou endormi, comme on dit, est immédiatement rejeté comme impropre à l'alimentation. Sur les navires entre Yarmouth et Boston il n'y a pas de facilités suffisantes pour le transport de ce crustacé ou pour le débarquer sans que la perte soit très grande. Les pêcheurs pourraient économiser beaucoup d'argent par l'installation d'appareils frigorifiques et je crois que le Gouvernement devrait encourager les compagnies de navigation à installer à bord de leurs navires des chambres froides, non seulement pour le transport plus facile des homards, mais aussi pour celui des poissons qui sont expédiés à Boston.

Le second point sur lequel je voudrais attirer l'attention du Gouvernement aujourd'hui, en vue d'aider les pêcheurs à envoyer leur poisson au marché, ce serait d'améliorer la facilités du port. Les directeurs de la Boston and Yarmouth Steamship Co. me disent que cela leur coûterait un énorme montant d'argent de mettre un autre bateau sur la ligne entre Yarmouth et Boston et comme je me suis occupé de navigation pendant des années, je n'ai pas de doute qu'ils disent la vérité. On pourrait construire des plus grands navires pour faire le transport du fret entre ces deux ports et le service pourrait être augmenté. Mon opinion personnelle est qu'avec l'entrée du poisson en franchise sur le marché des Etats-Unis on n'attendra pas longtemps avant d'avoir besoin de deux navires.

Le troisième conseil que je donnerai au Gouvernement pour améliorer les facilités de communications entre Parmouth et Boston, c'est de faire du dragage afin d'agrandir notre port. Les bateaux qui y abordent, et qui font deux voyages par semaine en hiver et six en été, sont aussi grands que le port d'Yarmouth peut les contenir. J'espère sincèrement que le Gouvernement au lieu d'inscrire au budget de forts crédits sans les dépenser, comme il l'a fait depuis qu'il est au pouvoir, fera voter de forts crédits qu'il dépensera. Notre port d'Yarmouth est un des plus importants de la côte. Il dessert les comtés de Digby et d'Annapolis et il est utilisé par tout le rivage méridional, jusqu'à Halifax. C'est le port qui sert au transport non seulement du poisson, mais de tous les autres articles de production et j'espère que le Gouvernement trouvera le moyen de consacrer un fort montant pour l'amélioration et le creusage du port d'Yarmouth, de façon à ce que de plus grands navires puissent être mis en service et que les compagnies n'aient pas l'excuse de dire qu'il n'y a passez d'eau dans le port d'Yarmouth pour affréter de plus grands bateaux.

Il ne faut pas mettre la charrue devant les bœufs: n'attendons pas que les bateaux soient prêts pour entendre dire qu'ils n'y a pas assez d'eau dans le port. Faisons le dragage d'abord et invitons les compagnies de transport à avoir de plus grands navires pour donner à nos cultivateurs et à nos pêcheurs les facilités convenables de trafic qu'ils doivent avoir entre l'ouest de la Nouvelle-Ecosse et Boston. Cette région a trafiqué depuis des années avec Boston. Aujourd'hui, avec la disparition du tarif sur le poisson et sur notre production jusqu'à un certain point, bien que ce ne soit pas dans une proportion aussi grande que l'aurait procurée la convention de réciprocité, un commerce va surgir entre ces deux ports et les navires qui font actuellement le service de transport seront insuffisants pour en assurer le trafic.

M. A. A. MACLEAN (Queen) (I.-P.-T.): Je voudrais donner au Gouvernement, à pro-

pos de cette question, un conseil qui sera avantageux à la population de l'ouest du Canada et de l'Ontario. Au lieu de subventionner des navires pour transporter ce beau poisson des Provinces maritimes aux Etats-Unis, je voudrais que le Gouvernement accordât des facilités de transport sur l'Intercolonial, de façon à ce que la population de l'Ontario, du Manitoba et de l'Ouest, puisse profiter du poisson pêché sur les côtes de l'est du pays. Un grand nombre de gens des Provinces maritimes sont aujourd'hui engagés dans l'industrie de la pêche. Le coût du transport de ce poisson dans l'Ontario est très élevé et au lieu de subventionner les compagnies de navigation, comme le demandent nos honorables amis de l'opposition, le Gouvernement devrait réduire les tarifs de petite vitesse entre les Provinces maritimes et l'Ouest pour que cette région profite de notre poisson. Aujourd'hui, si les gens de l'Ontario veulent du poisson, ils le font venir de Portland. Les Etats-Unis accordent des facilités pour expédier ce poisson de Portland et pourquoi nos chemins de fer ne seraient-ils pas utilisés pour répandre ce poisson dans tout le Canada? Dans ma province, on pêche une énorme quantité de poisson, mais malheureusement nous n'avons pas de facilités de chemins de fer pour le transporter à la voie centrale du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Cependant, je pense que bientôt le Gouvernement pourra faire en sorte de nous procurer ces facilités.

Je n'ai aucun doute que lorsqu'un service de bacs transbordeurs aura été établi entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, le commerce du poisson prendra un grand développement et que les populations de l'Ouest et de l'Ontario—pour nous Ontario est dans l'Ouest—retireront de grands avantages de ce développement industriel. Je sais que le ministre des Chemins de fer est disposé à accorder des trains spécialement aménagés pour le transport du poisson, de Hawkesbury et d'Halifax jusqu'à Montréal, si la nécessité lui en est démontrée, et il me semble que ceux qui demandent continuellement au Gouvernement de subventionner une ligne de navires partant de Yarmouth et de Hawkesbury devraient comprendre qu'il est de leur intérêt de travailler au développement de ce commerce dans les limites du Canada.

M. A. W. CHISHOLM (Inverness): Je tiens à appuyer la résolution de l'honorable député de Guyborough (M. Sinclair). J'ai suivi avec intérêt les remarques de l'honorable député de Queen (M. McLean). Il m'a paru vouloir laisser entendre que le Gouvernement précédent n'a guère encouragé l'industrie de la pêche sur le littoral de l'Atlantique. Je considère, au contraire, que l'ancien Gouvernement a fait beaucoup dans cette direction. Il ne faut pas perdre de vue qu'il avait pris des arrangements pour faire circuler un service rapide de wagons frigorifiques, entre les ports de l'Atlantique et Montréal, deux fois par semaine, dans l'intérêt des expéditeurs des Provinces maritimes. Il avait fait plus que cela; il s'était rendu responsable du paiement d'un tiers des frais de transport par grande vitesse, depuis Mulgrave et Halifax jusqu'aux frontières est du Manitoba. Je suppose que de semblables avantages avaient été offerts dans l'intérêt de l'ouest du pays. Ce sont des faits que mon honorable ami ne devrait pas oublier de mentionner. Je reconnais comme lui que tout ce qui peut être fait pour développer le commerce entre l'est et l'ouest du Canada est une excellente chose et je serai toujours disposé à appuyer toute proposition de cette nature.

Mais dans les Provinces maritimes nous sommes ambitieux; nous ne nous contentons pas d'un seul marché. Quand il en existe un autre, très avantageux, n'avons-nous pas le droit de vouloir en profiter? S'il y en avait une douzaine à notre portée, nous devrions travailler à nous en emparer. A mon sens, c'est ce qui constitue une grande nation. J'espère qu'à l'avenir mon honorable ami, quand il traitera cette question, ne manquera pas de donner à l'ancien Gouvernement le crédit qui lui revient.

Je félicite l'honorable député de Guysborough d'avoir saisi la Chambre de cette question et je le remercie, ainsi que tous ceux qui ont pris part au débat, des renseignements précieux qu'ils nous ont fournis. Dans le peu de temps que j'ai à ma disposition, je ne puis pas espérer contribuer utilement à la discussion, mais je tiens cependant à dire un mot de ce que représente l'industrie du poisson pour le comté dont je suis le député. Avant 1907, le commerce du poisson dans les Provinces maritimes était loin d'être dans un état florissant et il n'a commencé à sortir du marasme qu'après les réformes apportées par l'ancien Gouvernement et que j'ai mentionnées il y a un instant. Depuis, les commandes de Montréal, de Toronto et de l'Ouest sont toujours allées en augmentant. Ce commerce était autrefois entre les mains

de nos voisins les Américains, mais nous avons réussi à les supplanter, au grand avantage des expédlteurs des Provinces maritimes.

Je désire dire un mot au sujet d'un rapport que j'ai reçu cet après-midi concernant le bureau des aviseurs des pêcheries, une institution que je crois appelée à faire beaucoup de bien. Je regrette cependant —j'attire spécialement l'attention de mon honorable ami de l'île du Prince-Edouard (M. McLean) sur ce point—qu'il n'y ait pas dans ce bureau un seul représentant de la région à l'est d'Halifax. C'est un fait regrettable, car nos meilleurs terrains de pêche sont autour de l'île du Cap-Breton et au large de la côte du comté de Guysborough. De plus, nos ports les plus importants pour l'expédition du poisson sont sur le littoral du comté de Guysborough et au Cap-Breton, surtout à Port-Hawkesbury, Port-Hood, Margaree, Grand-Etang et Chéticamp. Un autre défaut que je constate dans la composition de ce bureau, c'est qu'on y trouve pas un seul pêcheur. Le bureau est composé de dix-huit membres qui sont tous, sauf une seule exception, je crois, des hommes d'affaires. Je considère que c'est une erreur; une bonne moitié des membres de ce bureau devrait être composée d'hommes engagés dans l'industrie de la pêche. Je comprends que les fonctions de ce bureau consisteront à renseigner le Gouvernement sur les besoins de cette industrie et de ce commerce.

Je signale cettte lacune à l'honorable ministre des Pêcheries, car il n'est peut-être pas trop tard pour modifier la composition de ce bureau qui pourrait être d'un grand secours à l'industrie de la pêche; mais il est à craindre que les intérêts de cette industrie ne reçoivent pas toute l'attention que l'on serait en droit d'attendre de ce bureau, s'il comptait un certain nombre de pêcheurs pratiques parmi ses membres.

Un mot maintenant du marché américain que le tarif Underwood vient de nous ouvrir. Les honorables députés de la droite ne manqueront pas de nous dire que le nouveau tarif américain nous ouvre les portes du marché aux Etats-Unis et que nous en retirerons les mêmes avantages que ceux que nous pouvions attendre de la réciprocité.

Je ne partage pas du tout cette manière de voir. Avec la réciprocité nous avions les privilèges du commerce exclusif, tandis qu'en vertu du présent tarif américain, nous devons partager ces privilèges avec toutes les nations du monde. Je me suis donné la peine de faire un relevé des expéditions des autres pays aux Etats-Unis et j'ai constaté que nous avons des concurrents sur le marché américain. Nous aurons à subir la concurrence de trois pays surtout—la Norvège, Terreneuve et la Grande-Bretagne. Le Royaume-Uni, seul, exporte pour environ deux millions de dollars de poisson aux Etats-Unis. Terreneuve en exporte pour un million de dollars. La Norvège envoie tous les ans aux Etats-Unis pour environ un million et demi de dollars de poisson de même classe. Le pacte de la réciprocité nous aurait conféré un privilège exclusif que nous n'aurons pas sous l'empire du tarif Underwood.

C'est une des raisons pour lesquelles je dis que le Gouvernement devrait donner tout l'encouragement en son pouvoir à cette industrie, pour lui permettre de supporter la concurrence des pays que je viens de mentionner. J'espère que la semence jetée par l'honorable député de Guysborough tombera sur un sol fertile, produira d'excellents résultats et que nos moyens de transport vers ce pays recevront toute l'attention voulue du Gouvernement.

Si je porte un si vif intérêt à cette question, c'est probablement parce que je représente un comté qui, plus que tout autre au Canada, a besoin d'améliorations, dans les moyens de transport pour l'expédition du poisson dans les autres parties du pays. Nous avons dans Inverness les plus belles pêcheries du Canada; sur un littoral d'une centaine de milles de long, nous avons les plus belles pêcheries du monde, mais, malheureusement, nous n'avons pas de ports accessibles. L'entrée de ceux que nous avons est fermée par des battures, et il y a cet autre inconvénient que, pendant quatre ou cinq mois de l'année, ces ports sont fermés par les glaces. Dans ces conditions, il est extrêmement difficile de donner à cette industrie, dans cette partie du pays, tous les développements qu'elle serait susceptible de prendre si nous jouissions des facilités de transport exigées pour faire parvenir notre poisson sur le marché des EtatsUnis.

Comme le disait il y a un instant l'honorable député de Yarmouth (M. Law), il est regrettable que nos ports aient été laissés dans un pareil état d'abandon, depuis deux ans et demi. Je ne traiterai pas ce côté de la question aujourd'hui car j'espère avoir une autre occasion de discuter plusieurs cas dans tous leurs détails.

Au moment ou le Gouvernement précédent est descendu du pouvoir, au moins

deux cent mille dollars étaient votés pour être dépensés sur cette partie du littoral. Pas un sou de cet argent n'a été employé et, chose plus regrettable encore, nos ports, nos quais et nos brise-lames sont dans un état déplorable. Je n'exagère certainement pas en disant que depuis deux ans ces travaux publics ont subi pour au moins cent mille dollars de dommages, quand il aurait suffi de 3,000 dollars pour éviter cette perte. Les crédits étaient votés, mais ils n'ont jamais été employés. La chose est regrettable, mais elle est vraie. Telle est la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. Nous n'avons pas un port propice et nous sommes isolés par les glaces, pendant une partie de l'année.

Il n'y a qu'un moyen de venir en aide à l'industrie de la pêche sur cette partie du littoral: c'est de construire une voie ferrée depuis Orangedale, sur l'Intercolonial, jusqu'à Chéticamp. Je demande la construction de ce chemin depuis que j'ai l'honneur d'occuper un siège dans cette Chambre. Avant la chute du Gouvernement précédent, j'avais la promesse que ce chemin serait construit—je fais cette déclaration en présence des honorables députés qui faisaient partie de ce Gouvernement et qui m'entendent. Si l'ancien Gouvernement était revenu au pouvoir, ce chemin de fer serait, j'en suis convaincu, presque terminé. J'ai renouvelé ma demande au ministre actuel des Chemins de fer (M. Cochrane) et je me propose de revenir plus longuement sur cette question dans une autre occasion. Le tracé de ce chemin entre Orangedale et Chéticamp a été étudié et les plans sont prêts et, il y a deux ans, j'ai signalé à l'attention du ministre la nécessité de construire cette voie au plus tôt.

Une délégation de mon comté est venue voir le ministre, et je lui ai demandé d'envoyer un ingénieur sur les lieux, pour se rendre compte des résultats que l'on pouvait attendre de la construction de ce chemin. Le ministre s'est rendu à ma demande et a chargé un ingénieur d'aller étudier la question. Je suppose que c'était un homme compétent puisqu'il a été désigné par le ministre lui-même et pris dans le personnel du département. J'ai lu le rapport de cet ingénieur et je suis heureux de dire qu'il se déclare fortement en faveur de la construction de ce chemin. Il affirme que les résultats justifieront amplement sa construction. Nous connaissons la doctrine émise par le ministre des Chemins de fer concernant la construction d'embranchements de l'Intercolonial. Il nous a déjà fait savoir qu'il serait favorable à la construction d'un embranchement, chaque fois qu'il lui serait démontré que cette voie serait une source de revenus plutôt que de dépenses. Dans le cas qui nous occupe, son propre ingénieur a fait rapport que la nouvelle ligne alimenterait le trafic de l'Intercolonial et qu'elle devrait être construite. Etant au courant de tous ces détails, j'ai été très surpris de constater que dans le budget qui a été déposé l'autre jour, il n'y avait pas de crédits affectés à la construction de ce chemin. Quoiqu'il en soit, une nouvelle députation de mon comté sera ici dans quelques jours et je n'en dirai pas davantage pour le moment.

Je répète que le seul moyen d'encourager l'industrie de la pêche dans la partie nord du comté d'Inverness, c'est de construire ce chemin de fer. Dans la partie sud, on pourrait rendre de grands services aux pêcheurs en établissant un service de bateaux à vapeur qui apporteraient tous les jours les produits de pêcheurs jusqu'à l'Intercolonial, à Mulgrave. Cela, naturellement, se rapporte à la partie du comté qui se trouve en dehors de la ligne de chemin de fer projetée d'Orangedale à Chéticamp.

J'espère que l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Foster) trouvera le moyen d'inscrire au budget, d'année en année, un montant qui pourra engager une compagnie à envoyer, tous les jours, un navire le long de cette partie du littoral du comté d'Inverness non desservie par l'embranchement projeté de bateaux qui se rendraient jusqu'à Pleasant-Bay, ce service ne cesserait d'exister que lorsque la voie ferré aurait été construite. Grâce à ces deux améliorations, le comté d'Inverness pourra réaliser toutes ses ambitions légitimes. Tenant compte du nombre d'hommes qui se livrent à cette industrie et de la quantité du poisson pris dans les eaux de ce littoral, je suis certain, qui si ces pêcheurs pouvaient bénéficier de moyens de transport modernes, ils obtiendraient des résultats magnifiques. On compte présentement 1,500 pêcheurs dans cette partie du Canada. Mon honorable ami de Guysborough a fait voir les effets de cette industrie telle qu'exploitée à Canso. Je suis persuadé que s'il nous était donné de jouir des avantages dont pro-

fitent les pêcheurs de ce port, nous verrions 5,000 hommes, au moins, se livrer à cette industrie. J'ai confiance, monsieur l'Orateur, que l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce trouvera jour pour nous accorder une subvention en vue de l'établissement d'un service de navires le long du littoral d'Inverness, et que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux étudiera le rapport de son propre ingénieur et qu'il avisera au moyen d'établir un service entre Orangedale et Chéticamp. Cela résoudra le problème du transport, en tant que le comté d'Inverness se trouve concerné.

Un autre mot encore et je termine. A nouveau, je m'intéresse à ce bureau d'aviseurs. Qu'on me permette de conseiller à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries de nommer dans ce bureau au moins un habitant du comté d'Inverness et que ce citoyen soit un pêcheur. Libre à d'autres honorables membres de cette Chambre de parler en faveur d'autres parties de la Nouvelle-Ecosse; quant à moi, je parle pour la région que j'ai mentionnée, et si le ministre voulait simplement se rendre compte de l'importance qu'il y a d'avoir un pêcheur dans ce bureau d'aviseurs, il comprendrait combien il serait avantageux de nommer quelqu'un du comté d'Inverness. Il compte un grand nombre d'amis dans cette partie du pays; un trop grand nombre, je regrette de le dire. Il me fera plaisir de lui recommander un homme dont la foi dans le parti conservateur est immuable, je puis le lui assurer sans crainte de me tromper, et il ne saurait hésiter à accepter ma parole, en cette occurrence. Il y a là un certain nombre de pêcheurs qui ont toutes les aptitudes requises pour former partie de cette commission. Je me suis donné le mal de parcourir la liste de ceux qui composent ce bureau d'aviseurs, et je n'ai rien à dire contre aucun de ces hommes, sauf qu'ils ne sont pas des pêcheurs; ce sont, avant tout, des acheteurs de poisson.

J'affirme d'une façon qui ne peut prêter au doute que les pêcheurs devraient être représentés dans ce bureau. L'allocation de $10 par jour accordée aux membres de cette commission, lorsqu'ils se réunissent pour remplir leurs fonctions, ainsi que le paiement de leurs frais de déplacement et d'autres dépenses, suffisent amplement à nous convaincre que l'honorable ministre pourra se procurer les hommes compétents en la matière. Je termine en disant que si l'honorable ministre ne peut compter un plus grand nombre de pêcheurs dans ce bureau d'aviseurs, celui-ci n'aura plus d'utilité et je serais véritablement chagrin qu'il en fût ainsi.

[M. A. W. Chisholm.]

M. F. B. McCURDY (Shelburne-Queen): Il m'a fait grandement plaisir d'entendre la déclaration faite par l'honorable représentant d'Yarmouth (M. Law) et allant à dire que la compagnie, dont les navires font la navigation entre Yarmouth et Boston, avait assuré au Board of Trade d'Yarmouth qu'elle placerait sur cette ligne d'autres navires pour fournir enfin ce service tant désiré de quatre voyages par semaine. Je n'ai jamais pu concevoir pourquoi, malgré le trafic considérable et rémunérateur offert à Yarmouth, la compagnie de navigation qui s'est chargée de faire ce service de transport ne pourrait pas, de son plein gré, fournir le nombre de navires voulu pour prendre soin du trafic qui lui vient en abondance.

Il va sans dire que quiconque s'intéresse au progrès de l'industrie de la pêche le long du littoral méridional de la Nouvelle-Ecosse —et c'est bien là certainement mon cas— doit se préoccuper de tout projet tenté en vue d'assurer de meilleurs moyens pour faire le transport de notre poisson à tous les points dont nous dépendons pour notre marché. Je serais le dernier homme à ne pas apprécier l'aide donnée par l'ancien Gouvernement à l'amélioration des moyens de transport et à l'expédition sûre et rapide de notre poisson et de ses produits aux marchés avantageux. J'estime que l'aide donnée sous forme de rabais dans les tarifs de transport réclamés par les messageries, pour l'expédition du poisson frais, a fait beaucoup pour faciliter le mouvement du poisson frais vers le marché de l'Ouest, mais je rappellerai aux honorables membres de la gauche que ce Gouvernement a déjà fait un autre pas très important dans cette direction. Nous devrions tous savoir que si nous voulons mettre du poisson frais sur le marché, nous n'avons pas besoin d'un service d'expédition par train de marchandises à compartiments frigorifiques, mais bien d'un service de messageries possédant ces compartiments.

Les efforts de l'ancien Gouvernement tendaient à l'expédition par messageries du poisson empaqueté de façon ordinaire ou mis sur la glace. Ce dernier système ne fut pas efficace, car souvent la glace fondait avant que le poisson n'eût parcouru 100 milles de sa route, et le poisson mis sur le marché, dans un état aussi pitoyable, portait les acheteurs à se former une pauvre idée de l'industrie des pêcheries telle que pratiquée au Canada.

Dans le but d'offrir d'autres avantages et de mettre cette industrie sur un pied plus efficace, la présente administration a conclu des conventions d'après lesquelles un service régulier de messageries à compartiments frigorifiques est à la portée de tous les intéressés, ce qui constitue un avantage marqué au point de vue de nos pêcheries.

C'est avec surprise que j'ai entendu un homme aussi avisé que l'est l'honorable représentant de Guysborough (M. Sinclair) faire allusion à ce qu'il a qualifié de "campagne hystérique" contre la réciprocité. Je puis dire que, lorsque l'on a inauguré la campagne en faveur de la réciprocité, je n'ai pas hésité un seul instant à abandonner un centre qui m'était familier et agréable pour accomplir ce que j'envissageais alors être mon devoir, c'est-à-dire combattre un "mauvais marché", et je soutiens que les modifications que les Etats-Unis ont faites volontairement dans leur tarif, à l'industrie des pêcheries, entre autres produits naturels, changements qu'ils ont opérés eux-mêmes dans leur propre intérêt, ont démontré le bien fondé de l'attitude prise par le parti conservateur sur la question de réciprocité.

L'honorable député de Guysborough a reconnu la valeur du marché domestique. Il sait probablement aussi bien qu'aucun de nous qu'avant le temps où fut imposé un droit sur la morue fumée, le hareng saur, le hareng fumé et différentes autres sortes de poisson fumé, notre approvisionnement nous venait de Gloucester, de Portland et de Boston. Il n'ignore certainement pas que l'imposition d'un droit sur du poisson semblable et l'aide fournie sous forme d'un fléchissement des taux de transport par messageries, a établi dans l'ouest du Canada un débouché avantageux pour le poisson canadien de cette espèce.

Il sait que ce marché s'approvisionne, non pas à Boston, à Gloucester et à Portland, mais à Lockport, à Digby, à Halifax, à Canso et à d'autres endroits de l'est du Canada. L'honorable député (M. Sinclair) a reconnu, ce soir, la valeur de ce marché et il a été même jusqu'à dire qu'il tenait ce marché comme étant le meilleur pour nous. Lorsqu'on a mis de l'avant la convention de réciprocité, on nous a demandé, en effet, en ce qui concerne le marché canadien, de revenir à l'état de choses qui existait autrefois, lorsque le marché canadien s'approvisionnait à Boston, à Portland et à Gloucester. On nous a demandé d'admettre le poisson américain en franchise sur notre marché qui est, ainsi que le dit l'honorable député de Guysborough, notre meilleur marché. En retour, notre poisson pouvait atteindre le marché de Boston qui est un marché considérable, mais capricieux. Je répète que la politique du parti conservateur à l'endroit de la réciprocité est reconnue bonne et prudente, parceque nous avons obtenu des Etats-Unis, sans qu'il nous en coutât un sou, des concessions aussi précieuses que celles que nous aurions eues, si la réciprocité avait été victorieuse et si notre marché domestique avait été sacrifié.

Aujourd'hui, notre poisson entre en franchise aux Etats-Unis, quelle que soit sa valeur et il vaut quelque chose, je l'admets, et nous avons en même temps conservé notre marché domestique. Je ne puis m'empêcher de croire que l'honorable député de Guysboro (M. Sinclair), au plus profond de son cœur, sent que nous sommes en meilleur posture, aujourd'hui, que nous ne l'aurions été, si les électeurs du Canada avaient, en 1911, approuvé ses théories tarifaires. Mon honorable ami est un homme pratique qui sait apprécier un bon marché quand il en voit un, et je suis presque certain que ce que je dis maintenant s'imposera à son sens des affaires.

Sans doute, tous les membres de cette Chambre approuvent l'idée contenue dans cette résolution: qu'on doit donner à l'industrie des pêcheries toute l'aide possible. Mais, lorsque nous en arrivons aux moyens à prendre pour atteindre ce but, les honorables membres de la gauche nous exposent des idées disparates à ce point que leur attitude démontre qu'ils ne sont pas unanimes sur le choix d'une nouvelle politique commerciale. Ils parlent d'accorder des subventions à des lignes de navigation nombreuses et diverses. Il est un fait qui se présente à mon esprit, à propos de ce débat et c'est que, bien que les membres de la gauche aient été au timon des affaires durant quinze années, si je ne me trompe, ils n'ont jamais créé de précédent en subventionnant le moindre service de navires destiné à développer le commerce entre le Canada et les Etats-Unis. Quinze ans leur suffisaient certainement pour arrêter une attitude quelconque et l'on doit se rappeler que leur inaction s'est continuée dans un temps où l'état de l'industrie de la pêche réclamait plus d'assistance encore, si l'on tient compte de l'état de choses qui existe aujourd'hui.

Etant en rapports presque constants avec le ministère de la Marine et des Pêcheries, je suis heureux de constater le grand

intérêt que le chef de ce département porte à son ministère et à ses différents services.

A ce propos, on a fait allusion, ce soir, à la nomination des membres du bureau des aviseurs du département des Pêcheries. On a nommé une commission qui n'en est encore qu'à l'état embryonnaire.

Avant d'agir, il faut se renseigner avec précision. Or, le ministre s'est efforcé de recueillir les meilleurs avis qu'il était possible d'obtenir sur ce qu'il y a à faire en cette matière. Quiconque a, comme moi, l'avantage d'observer cette industrie de près ne peut s'empêcher de remarquer l'amélioration qu'accuse l'application des règlements des pêcheries sous l'administration du ministre actuel, ainsi que le nettoyage des cours d'eau, la suppression de l'inconvénient de la sciure de bois et maintes autres choses qui tendent à l'amélioration de l'industrie de la pêche en ses sources mêmes. Avant que le présent débat soit clos, le ministre indiquera lui-même, j'en suis sûr, à quels autres égards il a déployé de l'activité.

Il est encore un autre point qui se rattache à la statistique consignée aux "Débats" et que j'aimerais à signaler. La gestion du service de la marine et des pêcheries par les soins du ministre actuel semble porter des fruits abondants, car les rapports pour l'année 1913, dans lesquels l'honorable député de Guysborough a puisé ce soir, indiquent que le rendement des pêcheries fut, au cours de cette année-là, plus considérable qu'il ne l'a jamais été depuis dix ans.

M. W. F. CARROLL (Cap-Breton-sud) : J'aimerais à faire quelques observations sur le projet de résolution déposé par mon honorable collègue de Guysborough, relativement à l'amélioration des moyens de transporter le poisson aux Etats-Unis. Pour ma part, je suis fort redevable à mon honorable ami d'avoir, premièrement, saisi la Chambre de ce projet de résolution et, en second lieu, fourni des renseignements en si grande abondance. Après avoir pris plaisir à reprocher vivement à ceux des membres de la gauche qui ont pris la parole sur cette question d'être incapables d'indiquer la manière d'améliorer les moyens de transport, l'honorable député de Shelburne-et-Queen a repris sa place sans nous avoir guère renseignés sur la façon dont il faudrait s'y prendre pour obtenir cette amélioration. Il doit pourtant avoir intérêt autant que n'importe quel membre de la gauche à ce que les Provinces maritimes trouvent un vaste débouché pour les produits de la mer; et puisqu'il juge à propos de reprocher à ceux qui ont déjà traité le sujet leur inaptitude ou leur incapacité à indiquer comment on pourrait obtenir pour le poisson un écoulement plus avantageux et les meilleurs moyens de transport, il devrait se trouver lui-même en mesure de nous dire au juste ce qu'il faut faire pour trancher la difficulté.

Je veux être de bonne foi avec mon honorable ami de Shelburne-et-Queen, croyant qu'il porte à cette question autant d'intérêt que tout autre représentant des Provinces maritimes; je considère cependant qu'il l'a traitée d'une façon qui lui fait assez peu honneur. La Nouvelle-Ecosse, dit-il, a beaucoup gagné à la défaite de la convention de réciprocité commerciale, mais il s'empresse d'ajouter que pour l'industrie du poisson de cette province, le libre accès du marché américain a quelque prix. Si le marché des Etats-Unis a aujourd'hui quelque valeur pour les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, la ratification de la convention douanière l'eût rendu beaucoup plus précieux encore puisque le tarif Underwood nous assujétit à la concurrence du monde entier, tandis qu'aux termes de la convention douanière notre poisson eût été le seul à être admis en franchise aux Etats-Unis. A Terre-Neuve, nous avons à soutenir la concurrence des plus fameux pêcheurs de l'univers; pour dire vrai, nous ne sommes plus capables de lutter contre eux, ne possédant pas les mêmes avantages.

Mais ce n'est pas la réciprocité commerciale qu'il s'agit de discuter en ce moment; nous sommes appelés à examiner une proposition tendant à faciliter le plus possible l'acheminement du poisson de la Nouvelle-Ecosse vers les débouchés les plus avantageux. La partie méridionale du comté de Cap-Breton que j'ai l'honneur de représenter ici est pour ainsi dire complètement dépourvue de voies ferrées. Les pêcheurs de la côte sud se trouvent incapables d'expédier leur poisson au marché. Au dire du représentant de Queen (I.-P.-E.) (M. A.-A. McLean) et de l'honorable député de Shelburne-et-Queen, le Canada fournit un vaste débouché; c'est très vrai, mais ce qui manque aux pêcheurs de l'est de la Nouvelle-Ecosse, ce sont les moyens de transporter le poisson aux marchés. Peu leur importe qu'ils en trouvent l'écoulement aux Etats-Unis, dans l'Ontario, dans la province de Québec ou dans l'Ouest.

Depuis deux ans, la Chambre est saisie de projets de résolutions visant la construc-

tion dans l'est de la Nouvelle-Ecosse d'embranchements de chemins de fer destinés à alimenter le trafic de l'Intercolonial. Ces projets, je les ai appuyés parce qu'ils tendaient à fournir à la partie méridionale de ma circonscription le moyen d'écouler ses produits agricoles et son poisson.

Mais le Gouvernement n'en a guère fait de cas; s'il s'en est occupé, il ne nous l'a pas dit, et le budget n'indique en aucune façon qu'il doive nous venir en aide à cet égard.

L'honorable député de Guysborough a fait deux propositions au Gouvernement. Il demande d'abord la construction d'embranchements destinés à alimenter l'Intercolonial; ce serait là un moyen d'amoindrir les difficultés qui empêchent les pêcheurs de sa circonscription d'écouler leur poisson; ce serait aussi un moyen d'aider ceux du sud du Cap-Breton à écouler le leur. Mais il faut un certain temps pour construire des voies ferrées, et le Gouvernement n'a encore pris aucune mesure en vue d'en construire. Or, comme il n'a inscrit au budget aucun crédit destiné à cette fin, force m'est de conclure que la première proposition de l'honorable député de Guysborough semble destinée à rester, pour le moment, à l'état de lettre morte.

Il n'existe qu'un seul moyen de transporter le produit de nos pêcheries vers les lieux d'écoulement; ce moyen, ce sont les bateaux à vapeur qui le fournissent. Bien que je considère que Boston soit, à l'heure qu'il est, l'endroit où les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse trouvent à écouler leur poisson avec le plus d'avantage, je me soucie assez peu du lieu où les lignes subventionnées transportent le poisson, pourvu que ce soit vers un débouché favorable.

Il se trouve d'excellents ports dans la partie méridionale du Cap-Breton. Celui de Louisbourg, qui est accessible pendant toute l'année, est un des plus beaux du monde entier. Gabarus est l'une des plus importantes stations de pêche du nord de l'Atlantique: le port y est en assez bon état. Mainadieu est une autre station de pêche fort importante; malheureusement, le port y laisse beaucoup à désirer. Cependant s'il passait une ligne de steamers non loin de la côte, les pêcheurs pourraient aisément, en été, transporter leur poisson au large et le mettre à bord de ces navires.

Quant à savoir s'il y aurait lieu de relier par une ligne directe l'est de la Nouvelle-Ecosse à la ville de Boston ou aux Etats de la Nouvelle-Angleterre—et je ferai observer à ce propos que ma circonscription est celle qui se trouve le plus à l'est de la province—c'est une question que le Gouvernement devrait mettre à l'étude. Si je ne me trompe, le ministre de la Marine et des Pêcheries a donné à entendre que l'on pourrait peut-être subventionner une ligne de steamers qui, après avoir longé la côte, se relierait à celle de Yarmouth. Cette dernière, à en juger par ce qu'en a dit l'honorable député de Yarmouth, serait déjà surchargée, puisque l'on voit sur les quais des amoncellements de marchandises que les navires ne peuvent pas transporter.

On trouve parfois singulier que la partie orientale de la Nouvelle-Ecosse et plus particulièrement les régions du Cap-Breton habitées par les pêcheurs et les cultivateurs voient décroître le chiffre de leur population. La faute, dit-on parfois, en est aux gens qui désertent les campagnes pour se porter en foule vers les mines, les aciéries et les centres industriels. Tel n'est pas le cas. Les habitants de ma circonscription, notamment ceux des environs de Louisbourg, de Gabarus et de Mainadieu, n'auraient jamais de raison d'aller chercher de l'emploi dans les mines ou dans les aciéries s'ils avaient les moyens suffisants d'écouler leur poisson. Voici des années qu'ils se plaignent du manque de moyens de transport. Nulle part au monde la pêche n'est aussi abondante que le long de cette côte-là. Au Canada, aussi bien qu'aux Etats-Unis, le poisson se vend à un prix rémunérateur. Le seul inconvénient qu'il y ait, c'est la difficulté de faire transporter le poisson aux marchés.

A quoi bon pêcher le poisson pour le laisser pourrir sur la côte? Comme conséquence de l'insuffisance, ou plutôt du manque absolu de moyens de transport en cette partie-là du pays, les gens se voient contraints de quitter leurs foyers pour se porter vers les centres industriels. Telle est, monsieur l'Orateur, la cause de la dépopulation de la côte méridionale de la Nouvelle-Ecosse, et cette cause, je profite de ce que le ministre du Commerce (M. Foster) est à son siège pour la signaler à son attention. Le plus précieux service qu'il pourrait rendre à la Nouvelle-Ecosse, et plus particulièrement à la partie méridionale de la province, ce serait de subventionner, dès la présente session, une ligne de bateaux à vapeur qui se relierait à celle de Yarmouth ou relierait les ports de l'est de la Nouvelle-Ecosse aux Etats de la Nouvelle-Angleterre.

Certes, nous savons gré au Gouvernement actuel et à son prédécesseur de tout ce qu'ils ont accompli pour faciliter les moyens

de transport dans notre province; mais je dis qu'ils ne sont pas allés assez loin dans cette voie-là. Le port de Yarmouth, lui, est assez bien partagé, puisque la région est desservie par une voie ferrée et reliée à Boston par une ligne directe de bateaux à vapeur. Pour ce qui est de notre partie de la province—je le dis plus sérieusement que jamais—si l'on ne prend pas de mesures propres à faciliter l'écoulement du fruit du labeur des pêcheurs, la région comprise entre Port-Hawkesbury et Glace-Bay ne tardera pas à se dépeupler, chose que le Gouvernement actuel pas plus qu'un autre, j'en suis sûr, ne saurait souhaiter, car chaque gouvernement tient à faire de son mieux.

Si le ministre entend ne rien épargner dans l'intérêt de cette partie du pays, il est de son devoir de prendre dès cette session, sans plus souffrir de retard, des mesures pour subventionner une ligne de navigation qui permettra d'expédier le produit des pêches des régions orientales de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. J.-D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Le projet de résolution que le représentant de Guysborough a proposé concernant l'amélioration des moyens de transport du poisson frais entre les Provinces maritimes et les Etats-Unis s'impose à l'attention de la Chambre et du ministère. Il a plutôt trait à des sujets qui sont de ressort du ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) et du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane), parce que les moyens de transport que l'honorable député suggère sont, d'abord, l'établissement d'embranchements de chemin de fer dans le comté de Guysborough et, en deuxième lieu, l'emploi de bateaux à vapeur pour transporter les pêches au marché.

Le ministre des Chemins de fer n'a pas été présent de la soirée, mais j'appellerai son attention sur le sujet, quoique cela ne soit guère nécessaire, car à plusieurs reprises j'ai entendu le député de Guysborough, en la présence du ministre, signaler les grands avantages qui découleraient de la construction de ces embranchements qui faciliteraient le transport des produits de la pêche. Le ministre du Commerce est à son siège et je n'aurai pas à appeler son attention sur ce sujet.

Je regrette que le député de Guysborough n'ait pas exposé un projet et ne nous ait pas dit de quelle manière il donnerait corps à son idée. Lorsque je lui ai demandé s'il conseillait d'établir une ligne directe de bateaux à vapeur reliant Canso et d'autres endroits du littoral oriental de la Nouvelle-Ecosse aux marchés, ou une ligne de bâteaux côtiers en correspondance avec les steamers se rendant de Yarmouth à Boston, ses intentions n'étaient pas bien arrêtées et il n'a pas voulu se prononcer.

M. SINCLAIR: J'approuverais l'établissement d'une ligne directe entre la Nouvelle-Ecosse et Boston, si la chose est possible.

M. HAZEN: L'honorable député ne m'avait pas encore donné ce renseignement. Il avait plutôt éludé ma question. Je connais maintenant son idée. Bien qu'il s'agissait ce soir de l'importance d'améliorer les moyens de transport mis au service des pêcheurs des Provinces maritimes, il m'a semblé que les députés de la gauche qui ont traité le sujet—sans vouloir mettre en doute leur sincérité et leur désir de favoriser la cause des pêcheurs de leurs circonscriptions—ont, à une exception près, paru plus désireux de décocher des traits contre le Gouvernement que de favoriser les intérêts des pêcheurs, leurs électeurs.

Les représentants de Guysborough (M. Sinclair) et d'Yarmouth (M. Law) sont revenus sur le sujet de la convention douanière de septembre 1911. Ils se plaisent à nous dire qu'ils acceptent le verdict populaire et qu'ils désirent que le public soit consulté; pourtant, le public, consulté sur une grande question comme la convention douanière, s'est énergiquement prononcé. Ils ne veulent pas accepter sa décision et viennent se plaindre que le verdict leur ait été défavorable.

M. LAW: J'accepte le verdict qu'a rendu la circonscription de Yarmouth.

M. HAZEN: Mes amis qui représentent tous deux des circonscriptions où la pêche se fait sur une grande échelle oublient complètement que dans le comté de Lunenburg, comté de la Nouvelle-Ecosse où l'on s'adonne le plus à la pêche, et dans la circonscription de Queen-Shelburne, où cette industrie est très développée, la convention douanière a été discutée à fond au point de vue commercial, car le candidat libéral dans Queen-Shelburne était aussi en état de traiter le sujet que qui ce soit au Canada, étant lui-même l'un des auteurs de la convention. Ils oublient complètement que ces deux grandes circonscriptions de la Nouvelle-Ecosse où les pêcheurs prédominent se sont carrément prononcées contre la convention douanière et ont approuvé le programme énoncé par le parti conservateur en 1911.

Je crois donc qu'il est un peu absurde de la part de l'honorable député de venir prétendre ici que les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse n'étaient pas en faveur de la réciprocité et que la convention de réciprocité les favorisait. L'honorable député de Yarmouth, qui a essayé de faire de la politique avec cette question, lorsqu'il a parlé de l'état du port de Yarmouth, a demandé pourquoi le Gouvernement ne faisait pas voter de plus fortes sommes pour draguer ce port. Mais nous demandons un crédit substantiel cette année. Le Gouvernement connaît donc les conditions du port de Yarmouth. Nous savons que, lorsqu'il y a quelques années, le " Niobé " a été amené d'Halifax à Yarmouth à la demande de l'honorable député et contre le désire des autorités du département naval, afin que les officiers pussent assister à un bal donné à l'occasion d'une semaine de réjouissances publiques, ce navire n'a pas pu entrer dans le port, et comme une tempête est survenue lorsqu'il était dans la rade, il a dû prendre la mer et il lui est arrivé un accident qui a coûté $300,000 au pays. Je demanderai à mon honorable ami qui rappelle cet accident dans un simple but politique, où il était durant les quinze années que le parti libéral a été au pouvoir alors que rien n'a été fait pour améliorer l'état du port de Yarmouth. Pourquoi mon honorable ami, qui avait beaucoup d'influence auprès du gouvernement libéral, ne s'est-il pas efforcé, pendant ces quinze années, de faire mettre le port de Yarmouth dans l'état qu'il croit que le gouvernement conservateur aurait dû le mettre en deux ans et demi de pouvoir? L'honorable député d'Inverness dit que les havres de ce comté sont dans un état déplorable. Ils ne sont pas venus dans cet état en trente mois. S'ils étaient en bon état quand le parti conservateur est arrivé au pouvoir, ils ne seraient pas en mauvais état aujourd'hui, même s'ils avaient été négligés. Je demande donc a mon honorable ami pourquoi pendant les quinze années que le parti libéral a été au pouvoir il a permis que les havres d'Inverness se délabrassent ainsi, pourquoi il n'a pas insisté pour que ses amis les missent en bon état.

M. W. A. CHISHOLM (Inverness): Les brise-lames à l'entrée des havres de Port-Hood et de Margaree ont été démolis par les tempêtes de l'année dernière et de l'année précédente, à la connaissance du département des Travaux publics et des ingénieurs du gouvernement; et nonobstant le fait que la somme de $200,000 avait été votée pour être employée dans le comté d'Inverness, et y aurait été dépensée—si l'ancien Gouvernement était resté au pouvoir. tous ces quais ont été détruits. Le quai à Port-Hood qui a coûté $50,000 est devenu une ruine complète. On a commencé l'année dernière, sous la direction de mon honorable ami, à construire un prolongement à ce quai. Cette nouvelle structure a été emportée à la connaissance du Gouvernement, qui n'a jamais dépensé un seul dollar pour conserver cette propriété publique.

M. HAZEN: Des tempêtes sont venues l'année dernière qui ont balayé quais et brise-lames.

M. CHISHOLM: L'année précédente aussi.

M. HAZEN: L'honorable député semble vouloir tenir le Gouvernement responsable des tempêtes de l'année dernière et de l'année précédente, ainsi que des dégâts qui en sont résultés et qui devraient être réparés. Il suffit d'un moment de réflexion pour voir la faiblesse de l'argumentation de l'honorable député à ce sujet.

Je disais, il y a un instant, que les honorables députés de la gauche ne pouvaient se défaire de l'esprit de parti en traitant cette question. Mais examinons les faits. L'honorable député d'Inverness a dit qu'il veut donner à l'ancien Gouvernement le mérite d'avoir aidé au commerce du poisson entre la Nouvelle-Ecosse et les provinces de Québec et d'Ontario. Je ne voudrais pas un seul instant diminuer en quoi que ce soit le mérite que peut avoir eu le gouvernement qu'appuyait l'honorable député dans ce qu'il a fait pour développer cette industrie. L'ancien Gouvernement a pris les moyens de faire expédier le poisson dans des wagons rapides. C'était bien jusque-là, mais le Gouvernement actuel a fait un pas de plus dans l'intérêt public, et un grand pas aussi, puisqu'il a pourvu à ce que le poisson des Provinces maritimes, pendant les derniers douze mois, fût transporté par messagerie à compartiments frigorifiques, ce qui a eu le résultat très avantageux pour les pêcheurs de ces provinces de leur permettre de placer leur poisson en bien meilleure condition sur les marchés de l'Ontario et de l'Ouest.

M. SINCLAIR: Je demande que l'on me fasse voir exactement la différence entre le plan adopté par le Gouvernement actuel et celui de l'ancien pour le transport du poisson.

M. HAZEN: D'après le plan adopté par l'ancien Gouvernement, le poisson était expédié par convois de marchandises rapides. Ce système a été continué, mais on a

pris les moyens de le faire expédier maintenant dans des wagons de messageries.

M. SINCLAIR: Je crois que le ministre constatera que le poisson était expédié par messageries auparavant——

M. HAZEN: ——allant plus rapidement, et donnant des facilités plus grandes pour placer le poisson sur les marchés en meilleure condition qu'auparavant.

M. SINCLAIR: Comment les trains peuvent-ils aller plus vite que sous l'ancien système? D'après le plan adopté par l'ancien Gouvernement, non seulement le poisson était expédié par wagons de messageries, mais le Gouvernement payait un tiers du tarif des compagnies de messageries, ce que fait aussi le Gouvernement actuel. Je voudrais que le ministre nous fasse voir la différence entre les deux méthodes.

M. HAZEN: C'est chose très facile. Aujourd'hui un wagon de messagerie à compartiments frigorifiques est attaché tous les samedis au train express et le Gouvernement garantit que ce wagon contiendra un certain nombre de livres de poisson; s'il ne contient pas la quantité voulue, le Gouvernement paye la différence. Ce moyen a si bien réussi que dans plusieurs cas le Gouvernement n'a rien eu à payer, et nous croyons que ce service se paiera par lui-même et ne coûtera rien au pays.

M. SINCLAIR: Est-ce que l'ancien Gouvernement ne fournissait pas les wagons de messageries?

M. HAZEN: L'ancien Gouvernement garantissait l'expédition par wagon à marchandises rapide non attachés à des trains express, le service n'était pas quotidien, mais n'était fait que deux ou trois fois par semaine. Nous avons pourvu à ce que le wagon soit attaché au convoi express tous les samedis. L'honorable député de Guysborough a fait allusion au rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries de cette année, et en a cité quelques passages. L'honorable député a approuvé ce que le Gouvernement a fait pour faciliter l'expédition du poisson sur les marchés des provinces supérieures. Je dois dire que le plan inauguré par mon prédécesseur au ministère des Pêcheries, et continué avec les additions et les améliorations qu'on y a apportées, a donné d'excellents résultats. L'expédition du poisson a augmenté, et à un tiers du coût pour le trésor public que sous le plan inauguré par l'ancien Gouvernement. Je ne veux ni retenir ni ennuyer la Chambre, mais comme mon honorable ami de Guysborough a cité très à propos le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, je crois qu'il n'est que juste que j'en cite aussi la partie qui se rapporte à l'extrait qu'en a lu l'honorable député. A la page 15, l'honorable député trouvera, sous le titre "Transport du poisson frais et du poisson un peu salé", le passage suivant:

La ligne de conduite adoptée par le département pour faciliter et stimuler le développement du commerce du poisson frais ou peu salé, dans l'intérieur du pays, en faisant profiter les expéditeurs de taux de transport réduits, et de facilités de manutention supplémentaires, donne des résultats très encourageants.

Avant que le département ait décidé de faciliter la vente du poisson sur les marchés de Montréal et de Toronto, le poisson que l'on apportait sur ces marchés provenait en très grande partie des Etats-Unis. Le chiffre d'affaires des marchands de poisson canadiens étaient alors si petit, que les chemins de fer ne voyaient pas le moyen de mettre à leur disposition des vagons frigorifiues pouvant être attachés à des trains de marchandises rapides; en outre, le tarif des compagnies de messageries express était si élevé qu'il était difficile aux marchands de poissons canadiens d'entrer en concurrence avec les expéditeurs de poissons américains. Les chiffres données ci-après permettant de se rendre compte de l'état de choses existant à cet égard: le transport du poisson par messageries (express), d'Halifax ou de Mulgrave, revient à $1.50 par 100 livres, tandis qu'on peut expédier de Portland 100 livres pour 80 cents. Mais comme il y a un droit de douane, d'importation, de 1 cent par livre de poisson, le coût brut du transport de cent livres de poisson, expédié toujours de Portland, revient à $1.80. L'avantage de 30 cents par 100 livres en faveur des expéditeurs canadiens, était plus que contrebalancé du fait que dans les ports des Etats-Unis on peut toujours compter sur la capture du poisson, étant donné le grand nombre de bateaux qui se livrent à la pêche, ce qui permettait aux acheteurs de poissons sur le marché américain de pouvoir toujours compter sur l'approvisionnement nécessaire. Et, comme le trajet de transport n'est pas long, les commandes étaient données à peine quelques heures avant que les marchands eussent besoin du poisson. Par contre, le long du littoral canadien les ordres d'achat de poisson frais étaient comparativement peu importants et incertains.

C'est pour cette raison que les pêcheurs canadiens ne faisaient pas d'efforts pour débarquer du poisson par temps peu propice, d'où l'incertitude dans laquelle se trouvaient les marchands au sujet de la livraison de leur commande de poisson au moment voulu, ce qui est absolument indispensable pour que ces marchands puissent faire de bonnes affaires. Afin donc d'améliorer cet état de choses, et d'être certain non seulement que le marché canadien soit approvisionné avec du poisson canadien, mais aussi pour développer rapidement le commerce du poisson dans ce pays, le département s'est ingénié à faire bénéficier les intéressés d'un tarif de transport plus avantageux et aussi de plus grandes facilités d'expédition. Cependant, comme de leur côté les compagnies de chemins de fer et de mes-

sageries ne voyaient pas comment elles pouvaient faire plus qu'elles ne faisaient quant au transport du poisson, étant donné le volume apparent des affaires dans ce genre de commerce, le département a en conséquence pris des dispositions pour que les compagnies de chemins de fer mettent à la disposition des expéditeurs de poisson un wagon pariodique deux fois par semaine, wagon qui serait attaché à un train rapide se rendant à Montréal. Pour que cela fût possible le département a garanti que le gain de chacun de ces wagons frigorifiques, pour le transport du poisson effectué, serait au moins égal aux deux-tiers du gain fourni par le chargement minimum des 20,000 livres d'un wagon. Les comptes devant être établis par unité de wagon, du point de départ au point d'arrivée, une somme de $4.00 par wagon étant accordée par voyage pour l'achat de la glace nécessaire.

Ce nouveau service de transport a grandement profité au commerce du poisson. Bien que ce service doive coûter au département une somme considérable annuellement, pendant les premières années de son existence, les marchands en profitent déjà tellement que le coût du transport du poisson se trouve presque payé par eux.

On s'est rendu compte que si un service de transport du poisson en wagon frigorifique suffit à alimenter la vente considérable du poisson pendant un jour de la semaine, tel que le vendredi, par exemple, il n'en va pas moins que si la demande du poisson se faisait considérable pendant les autres jours de la semaine, il faudrait alors recourir à de nouvelles facilités de transport par messageries à des prix raisonnables, que l'on mettrait à la disposition des expéditeurs.

Ces arrangements ont été faits il y a un an, si je me rappelle bien:

En conséquence le ministère s'entendit avec les compagnies de messagerie pour prendre à sa charge un tiers du coût ordinaire du transport par grande vitesse, de tout poisson frais, poisson peu salé, y compris les mollusques, depuis le littoral de l'Atlantique jusqu'à la frontière est du Manitoba et depuis le littoral du Pacifique jusqu'à la même frontière. Cela accordait aux expéditeurs d'Halifax ou Mulgrave un taux d'un dollar par cent livres jusqu'à Montréal et en proportion pour les localités intermédiaires. Ce qui accordait aux commercants des côtes canadiennes un avantage d'au moins 80 cents par cent livres sur les expéditeurs des Etats-Unis.

Avec de telles facilités et de tels taux à leur disposition les commerçants canadiens ne furent pas longs à démontrer qu'ils pourraient se rendre maîtres de la situation. Non seulement l'importation des Etats-Unis du poisson frais sur le littoral canadien de l'Atlantique fut-elle arrêtée, mais la recherche du poisson sur les marchés canadiens s'accentue rapidement.

Tandis que les commerçants du littoral du Pacifique ont, pendant nombre d'années envoyé directement à Toronto et à Montréal, du poisson par quantités de wagons, au taux de $3 par 100 livres, les taux des messageries pour les quantités moindres que par wagons aux prairies de l'ouest, furent tellement élevés, qu'il fut considéré comme impossible d'y établir un commerce d'une certaine importance. Les taux de Vancouver ou de New-Westminster à Calgary sont de $3.50 par 100 livres et à Edmonton, Qu'Appelle, ou Winnipeg, de $4.50 par 100 livres.

Grâce aux taux abaissés qui résultent de l'assistance du ministère, le commerce a augmenté d'une façon surprenante et maintenant des consignations par quantités de wagons sont expédiées en nombre considérable et ont rendu l'assistance du ministère inutile.

Considérez ensuite les chiffres qui montrent combien le seul commerce de l'Est et de l'Ouest, par messageries, a augmenté. Il ressort des faits que le ministère n'a pas failli à la tâche de développer le commerce de poisson entre certaines localités de la Nouvelle-Ecosse et certaines localités de l'Ontario et de Québec. Un nouvel arrangement fut établi l'année dernière entre les compagnies de messageries et l'Intercolonial, en vertu duquel un wagon frigorifique des messageries, pour le transport du poisson, quitte Mulgrave en destination de Montréal le samedi de chaque semaine. Les envois à destination de Halifax sont formés dans ce wagon à Truro. Ce wagon arrive à Montréal dimanche soir, à temps pour prendre le train de Toronto, de sorte que les expéditions destinées à Toronto y parviennent, par voie ordinaire des messageries, le lundi matin de bonne heure. Je puis dire, en outre, que le ministère des Pêcheries a pris part cette année à l'exposition de Toronto—la première fois que des échantillons de nos pêcheries étaient montrés à une exposition de Toronto. Ils ont beaucoup attiré l'attention et c'est la croyance d'un grand nombre de commerçants qu'ils ont contribué à développer le commerce sur les marchés d'Ontario et des Provinces maritimes et qu'ils contribueront à faire augmenter les commandes sur le marché des Provinces maritimes. On a parlé ici, ce soir, du bureau de consultation et je suis heureux de constater que l'opinion de la majorité de ceux qui ont pris la parole s'est prononcée en faveur de la création de ce bureau et que l'on pense qu'il sera utile au développement des pêcheries du Canada. La seule critique qui a été faite a porté sur sa composition. Mon honorable ami le député d'Inverness (M. Chisholm) a suggéré que quelqu'un de son comté soit appelé à faire partie du bureau. Je suis peiné de ne pouvoir me rendre à sa demande, autant que je le désirerais. Il y a actuellement dans le bureau quatre personnes de la Nouvelle-Ecosse et tandis que, vraisemblablement, il n'existe pas de région de la Nouvelle-Ecosse ayant un intérêt dans le commerce

du poisson qui n'aimerait à avoir un représentant dans le bureau, il avouera, d'un autre côté, que tous les comtés ne peuvent pas y être représentés. Les quatre représentants de la Nouvelle-Ecosse ont bien toutes les qualités voulues, j'en suis sûr, pour traiter de la question.

L'un d'eux, M. Smith, de Lunenburg, connaît parfaitement la pêche en haute mer; M. Gideon A. Hemeon, de Queen-et-Sheldon, un pêcheur d'expérience; M. Short, de Digby, qui est bien au fait de la question. Il y a ensuite un représentant d'Halifax, qui a été nommé à la recommandation de la chambre de commerce de cette ville, et qui connaît bien le commerce de poisson salé et séché, dont le centre est à Halifax même.

De Saint-André, dans le Nouveau-Brunswick, sur la baie de Passamaquoddy, nous avons M. Russell, qui est lui-même un pêcheur et un commerçant de poisson. Nous avons quelqu'un du comté de Kent et nous avons M. Young, du comté de Gloucester. M. Young a été dans le commerce de poisson toute sa vie. Il est en rapports avec les pêcheurs et il a été nommé à la demande de pêcheurs et de personnes intéressées dans le commerce de poisson. Nous avons quelqu'un du littoral de Gaspé. Et ces messieurs que je viens de nommer, dont quatre de la Nouvelle-Ecosse, quatre du Nouveau-Brunswick, un de Gaspé et un de l'île du Prince-Edouard, M. Longworth, constituent la division est du bureau de consultation. Je crois qu'il serait très difficile de trouver un égal nombre de personnes ayant à un plus haut degré la connaissance des pêcheries des Provinces maritimes. Je suis heureux d'apprendre à la Chambre que les fonctionnaires permanents du ministère des Pêcheries sont d'opinion que ce bureau, tel que constitué, sera des plus utiles au développement des pêcheries du pays, et que ses avis sur la ligne de conduite à suivre et sur les méthodes à adopter seront des plus fructueux au développement des pêcheries et du commerce de poisson.

Un mot encore au sujet de certaines remarques du député de Guysborough. Il a parlé de la subvention accordée à la compagnie de paquebots des Antilles et de la subvention accordée à celle de l'Afrique-sud. Il me semble que la subvention donnée à la compagnie faisant le service des Antilles est tout à l'intérêt de l'industrie poissonnière des Provinces maritimes, parce qu'une grande partie du fret transporté par cette ligne de vapeurs est du poisson exporté aux Antilles où l'on consomme beaucoup de poisson pris dans les eaux de la Nouvelle-Ecosse, salé et séché sur place et expédié de là aux Antilles. Je suis certain que le député de Guysborough et les autres députés de la Nouvelle-Ecosse, connaissant l'importance de ce service, seront les derniers à prétendre que ce n'est pas là de l'argent dépensé à propos, ou que le service n'est pas dans l'intérêt public.

M. SINCLAIR: Je n'ai pas fait cette remarque.

M. HAZEN: Je n'ai pas dit que vous l'avez faite.

M. SINCLAIR: J'ai simplement mentionné le fait.

M. HAZEN: J'ai parlé de la chose et j'ai dit que je croyais que mon honorable ami serait le dernier à demander la suspension de ce service.

M. SINCLAIR: Je n'ai fait allusion à rien de semblable.

M. HAZEN: Alors quel était le but poursuivi par mon honorable ami en formulant la question?

M. SINCLAIR: J'ai dit que si le Gouvernement voulait bien donner la moitié du montant qu'il allouait pour étendre les relations commerciales avec l'Afrique-sud et avec l'Amérique du Sud, nous aurions de bien meilleurs résultats d'un commerce de poisson entre les Provinces maritimes et les Etats-Unis.

M. HAZEN: Dois-je comprendre que l'honorable député suggère que nous retranchions la moitié de la subvention que nous accordons à la ligne faisant le service avec les Antilles.

M. SINCLAIR: Pas du tout.

M. HAZEN: L'honorable député a parlé de cette subvention dans le but seulement de créer l'impression, en Nouvelle-Ecosse, que le Gouvernement avait à sa disposition beaucoup d'argent à donner pour un service qui n'est pas très utile au pays, pas aussi utile certainement que le service qu'il préconisait lui-même et la subvention qu'il a ainsi cherché à faire passer pour n'être pas très utile est la subvention accordée à la ligne de paquebots faisant le service des Antilles. Je suis à démontrer que cette subvention est d'une grande valeur pour l'industrie poissonnière de la Nouvelle-Ecosse, parce que la plus grande partie des marchandises transportées par elle, et je ne

crois pas me tromper, consiste en du poisson pris et préparé en Nouvelle-Ecosse et envoyé sur le marché des Antilles.

En ce qui concerne le service de l'Afrique sud, il me sera peut-être permis de dire qu'il n'y a pas encore longtemps nos expéditions en Afrique-sud étaient bien peu considérables à cause du service. Je trouve dans les rapports du commerce et de la navigation que l'an dernier nous avons expédié pour $3,340,513 de produits canadiens en Afrique-sud. Ils ont été transportés, je crois, presque tout entiers, par cette ligne subventionnée, gérée par la compagnie Elder Dempster et faisant le service de Montréal, en été, et d'un port des Provinces maritimes en hiver. Les affaires ont augmenté et continueront d'augmenter. Ces exportations consistent surtout en farine, en instruments aratoires, en imprimés et d'autres produits des usines et des fermes canadiennes et il est démontré par les développements du commerce et par l'ouverture de ce marché aux manufacturiers et aux producteurs du pays que cette subvention a de bons résultats.

Je dois aussi dire aux honorables députés que le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a rien négligé pour améliorer le transport du poisson entre les Provinces maritimes et les Etats-Unis. Durant le cours des deux dernières saisons j'ai, moi-même, avec les fonctionnaires de mon ministère, donné toute mon attention à cette question.

A ma demande, l'année dernière, un fonctionnaire du ministère a eu des entrevues avec les directeurs de la compagnie de navigation qui fait le service entre Yarmouth et Boston; des arrangements furent conclus en vertu desquels la compagnie s'engagea à prendre les précautions les plus minutieuses pour transporter en parfaite condition le poisson frais expédié des Provinces maritimes sur le marché de Boston. En dépit de tout cela, des plaintes de même nature que celles portées par l'honorable député, ce soir, arrivèrent au ministère, savoir: que l'on maniait les homards, surtout, sans aucune précaution, avec le résultat que leur valeur était sérieusement diminuée à leur arrivée sur le marché de Boston. J'ai cru que ces plaintes avaient leur raison d'être, et nous avons fait faire une enquête. Un fonctionnaire du ministère fut envoyé à Boston, afin d'être présent à l'arrivée de ces navires et de constater dans quel état se trouvait le poisson.

Le sous-ministre et d'autres fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries m'ont avisé que les compagnies de steamers ont fait, règle générale, les améliorations auxquelles elles s'étaient engagées; elles ont vu à ce que le poisson frais fût manié avec toutes les précautions voulues. Et maintenant les homards arrivent en bien meilleure condition sur le marché de Boston qu'avant l'institution de ces enquêtes. Les fonctionnaires du ministère m'avisent, qu'à la suite de ces représentations, on en est venu à une entente avec les compagnies pour que la livraison du poisson frais soit faite le plus tôt possible à l'arrivée à Boston des steamers qui viennent des ports des Provinces maritimes. Il y a aujourd'hui de meilleurs moyens de transport. A l'ouverture de la présente saison de pêche, j'ai attiré l'attention des fonctionnaires du département sur ce sujet et je les ai mis en demeure d'étudier le problème et d'y apporter toutes les améliorations désirables. Le surintendant des pêcheries, après une étude sérieuse de la question, a présenté un rapport énumérant les diverses mesures à prendre afin d'améliorer la situation de la façon qu'on le désire. Pour cela, il a été nécessaire d'entrer en négociations avec le ministère du Commerce et de l'Industrie, et ces négociations se continuent à l'heure actuelle.

La ligne de steamers entre Yarmouth et Boston, à laquelle on a fait allusion dans le présent débat, a actuellement un navire en circulation du 1er octobre au 1er juin, qui fait deux voyages par semaine. A partir du 1er juin, deux navires font le service, ce qui fait quatre voyages par semaine jusqu'à la fin de juillet. De cette date jusqu'à la fin d'octobre, un autre steamer est ajouté aux deux autres. De sorte qu'on peut dire qu'il y a un service quotidien entre Yarmouth et Boston du premier juin à la fin d'octobre. De nouvelles négociations ont été entamées avec la compagnie, et nous espérons pouvoir l'amener à ajouter un second steamer pour ce service d'octobre à juin, au lieu d'un seul comme à présent.

Le commerce maritime entre Yarmouth et Boston a pris une expansion considérable au cours des derniers mois, et il est à espérer que cela décidera la compagnie à établir un service quotidien durant les mois que j'ai mentionnés, d'autant plus que je comprends qu'elle y a trouvé son profit au strict point de vue d'affaires. L'autre proposition que ces navires fassent le service le long de la côte et fassent raccordement avec les steamers de Yarmouth n'a pas l'approbation de mon honorable ami (M.

Sinclair), qui aimerait mieux un service direct. A tout événement, ces questions devront être étudiées par le ministère du Commerce et de l'Industrie.

Je ne crois pas être contredit en déclarant que, pendant 15 ans, le Gouvernement du Canada n'a jamais accordé un sou de subvention à une ligne de steamers faisant le service entre un port canadien et un port des Etats-Unis. Je crois donc qu'il est bon de se rappeler ce fait touchant cette question. La ligne de steamers qui fait le service entre Saint-Jean, Portland et Boston, celle qui relie Yarmouth à Boston, aller et retour, ou celle qui relie Halifax à Boston, aller et retour, n'ont jamais reçu de subvention du Gouvernement. Avec l'expansion du commerce qui est la conséquence du développement incessant de nos pêcheries, il me semble, que la compagnie devrait y trouver son profit, sans attendre de subvention du Parlement canadien, à établir un service quotidien entre Yarmouth et les ports américains, durant la saison de pêche ou lorsque le commerce est plus actif, tout comme nous avons un service de ce genre entre Saint-Jean et Boston, pendant la plus grande partie de la saison.

Je suis parfaitement d'accord avec mon honorable ami de Guysborough, sur la possibilité de développer l'industrie poissonnière au Canada.

A venir jusqu'à ces dernières années, la Nouvelle-Ecosse était la première province du Canada pour la production du poisson. Aujourd'hui, la Colombie-Anglaise en produit d'énormes quantités. Les eaux qui baignent la côte nord de cette province grouillent de poissons, et bien que jusqu'à présent l'industrie ne se soit occupée en grande partie que de deux espèces: le flétan et le saumon, les eaux de la Colombie regorgent de harengs, de soles, de crabes et autres poissons qui peuvent être mis sur le marché en énormes quantités.

Avec le prolongement du Grand-Tronc-Pacifique vers l'Est, d'après ce que j'ai pu juger et observer personnellement dans la partie nord de la Colombie-Anglaise, cette année, avant quelques années, Prince-Rupert sera le plus grand port d'exportation de poisson non seulement de l'Amérique, mais probablement du monde entier.

A part nos pêcheries de l'Atlantique et du Pacifique, nous en possédons de splendides dans nos grands lacs de l'intérieur, où cette industrie est susceptible d'un grand développement, avec comme résultantes l'accroissement de la richesse du pays et une source additionnelle d'approvisionnement pour l'alimentation de la population des provinces des prairies. Il nous incombe, cependant, de réparer le mal qu'ont fait à nos pêcheries les méthodes subversives employées dans le passé, en nous livrant à l'élevage artificiel du poisson. Nous sommes, jusqu'à un certain point, à prendre des mesures en ce sens, à l'heure actuelle. Tous les ans, le Parlement vote un bon montant pour l'établissement de stations où l'on fait éclore les œufs de poisson et pour l'entretien des établissement du même genre qui existent déjà.

Je tiens du surintendant des pêcheries que, pour la première fois, depuis l'érection de ces établissements au Canada, ils sont pleins d'œufs, cette année, et jamais, dans le passé, nous n'avons obtenu de tels succès. Que les saumonneries aient accompli une œuvre utile, la chose nous a été démontrée. Les pêcheurs de la côte, dans le comté de Saint-Jean, qui se laissent aller à la dérive à la poursuite du poisson, nuit après nuit, presque jusqu'aux rives de la Nouvelle-Ecosse, me déclarent qu'à l'heure actuelle ils sont certains tous les ans de pêcher une bonne quantité de saumons. Ce poisson remonte la baie de Fundy, puis suit la côte à la recherche des endroits où il fraie dans les rivières Saint-Jean et Tobique. C'est là qu'on le pêche en quantités en des endroits où il n'en existait pas, il y a 15 ou 20 ans. C'est là un excellent résultat que l'on doit attribuer à une plus rigoureuse observation des lois concernant les pêcheries, et surtout à l'œuvre bienfaisante des saumonneries.

On peut dire la même chose, quant à la préservation du poisson blanc dans les Grands lacs, et à l'heure actuelle, bien que les résultats quant aux homarderies semblent quelque peu douteux, je n'hésite pas à croire qu'elles finiront par devenir utiles et nous aideront à ramener l'abondance de ces crustacés. Je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député de l'opposition qui a prétendu que le ministère de la Marine et des Pêcheries n'a pas fait tout ce qu'il aurait dû pour la conservation de nos pêcheries; mais je puis assurer mon honorable ami qu'à l'heure actuelle, les fonctionnaires de ce département font tout en leur pouvoir, pour aider et développer l'industrie poissonnière, et, pour ma part, je leur donne toute l'assistance qu'il m'est possible de leur donner. Je crois sincèrement qu'avant longtemps nous récolterons des résultats, grâce aux efforts que fait actuellement le ministère de la Marine et des Pêcheries.

A présent que l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) a discuté à fond cette question devant cette Chambre, discussion profitable comme toutes celles d'ailleurs qui concernent le développement de nos grandes ressources nationales, il consentira, je le présume, à la procédure ordinaire, c'est-à-dire au renvoi du débat.

(Sur motion de M. Hazen, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

Sur motion de M. Rogers, la séance est levée à onze heures, moins le quart, du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mardi, 3 février 1914.

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

NOMINATIONS DANS LE PERSONNEL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. l'ORATEUR informe la Chambre qu'il a chargé M. le greffier de déposer sur le bureau sa proposition et le rapport du greffier au sujet de l'avancement en grade de M. A. E. Horton, chef du service des documents parlementaires et secrétaire du comité mixte des impressions du Parlement.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre) propose:

Que la proposition de Son Honneur l'Orateur déposée sur le bureau de la Chambre le jeudi 22 janvier courant, concernant la nomination de M. Francis H. Gisborne en qualité d'avocat parlementaire, l'avancement de M. A. G. Troop, de la division des lois, la nomination de M. J. L. Godwin, en qualité d'aide dans la division des Procès-verbaux, et la nomination de M. Joseph Smith, en qualité de chef des sténographes des députés, soit adoptée; et que les appointements attachés à l'avancement de M. A. G. Troop, et ceux de MM. Godwin et Smith datent du premier jour de la présente session du Parlement.

BUREAU DE POSTE DES COMMUNES.

M. LEMIEUX: J'ai une question à adresser au ministre des Postes au sujet du bureau de poste de la Chambre des communes, bien que cette question ne tombe probablement pas directement sous sa juridiction. Ces jours derniers, le ministre a dû sans doute recevoir des plaintes de certains députés au sujet de livres obscènes distribués dans les boîtes à lettres des députés, et cela sans timbres-poste ni contre-seing. Je le sais, le ministre des Postes n'est nullement responsable; seulement, je lui ferai observer que pareille distribution de brochures obscènes est fort critiquable. J'ignore comment ces feuilles s'introduisent dans nos cases du bureau de poste; mais, j'en suis convaincu, monsieur l'Orateur, si quelques-uns de ces feuillets vous tombaient sous les yeux, vous les jugeriez fort répréhensibles.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Le bureau de poste de la Chambre des communes est sous la juridiction de M. l'Orateur, et non pas sous celle du ministère des Postes. Au ministère des Postes, même lorsqu'une publication obscène est timbrée, nous ne la laissons point passer par la poste. Quant au bureau de poste de la Chambre des communes, nous en sommes convaincus, M. l'Orateur saura y maintenir le bon ordre.

M. l'ORATEUR: J'ignorais absolument la chose et je ne manquerai pas de donner au directeur de la poste de la Chambre des communes les instructions voulues à cet égard.

M. LEMIEUX: Merci, monsieur l'Orateur

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Le très hon. M. Borden propose à la Chambre de se former en comité des subsides:

M. J. J. HUGHES : J'appelle de nouveau l'attention du premier ministre et du ministre des Chemins de fer et Canaux sur le grief que j'ai signalé ici même, vendredi dernier. Il ressort des observations du ministre des Chemins de fer et Canaux qu'il n'est guère au courant du relèvement des tarifs et de la situation locale du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Je n'en suis nullement étonné. Quand j'ai affirmé que le prix du transport du bois de chauffage pour une légère distance était de $7 par wagon, il a semblé croire que c'était un prix assez légitime. En réalité, la capacité des wagons sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard n'est guère que la moitié de la capacité des wagons de l'Intercolonial. Eu égard à ce fait, le ministre le comprendra, le tarif sur la ligne de l'Intercolonial serait de $12 à $14 par wagon. Ce tarif, dans ma province, est exorbitant et n'est pas dans l'intérêt du chemin de fer.

Il y a des prix semblables pour toute espèce de bois. De la lettre que j'ai lue ici.

vendredi dernier, il ressort que les prix de transport pour nombre d'autres articles sont exagérés.

Je tiens de certains ministériels qu'il est apparemment inutile de signaler ces griefs à l'administration de Moncton; qu'on y tient guère compte des avis exprimés par les hommes d'affaires. Quant à l'administration de l'île du Prince-Edouard, elle semble réduite à l'impuissance.

Le premier ministre s'en souvient, avant les dernières élections, il visita notre province à titre de chef de l'opposition, dans l'exercice des devoirs de cette charge et sympathisa vivement avec nos populations, déplorant avec elles les énormes difficultés auxquelles elles se heurtaient en matière de transports. Il formula certainement quelque déclaration portant qu'à son avènement au pouvoir il appliquerait quelque remède, et personne n'inféra de ses paroles qu'à son arrivée au pouvoir il relèverait les tarifs. J'en suis convaincu, le premier ministre comprend la responsabilité qui s'attache à toute déclaration formulée en pareille circonstance et il ne voudrait pas tromper le peuple, cette question est plus grave qui ne le semble croire le ministre des Chemins de fer et des Canaux ou le premier ministre. Je m'étonne que les députés ministériels de l'île du Prince-Edouard ne fassent pas de plus vives instances auprès du Gouvernement.

La plupart des articles transportés sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ne sont nullement manutentionnés par le personnel même de la voie ferrée; ce sont les gens eux-mêmes qui en font le chargement et le déchargement. Les trains de voyageurs et les trains mixtes de petite vitesse circulent quand même, qu'il y ait du fret ou non et ce serait une très petite dépense supplémentaire pour le chemin de fer de convoyer ces wagons qui sont chargés ou déchargés par le public. Si le chemin de fer doit être utile à la population, cette question devrait être prise en considération par le Gouvernement. Cela peut paraître une chose de peu d'importance parmi tant d'affaires qui sont soumises au premier ministre, mais je lui demanderai encore une fois de vouloir bien s'en occuper.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je pense que l'honorable député essaie d'égarer le public, quand il dit que les wagons du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ne transportent pas la moitié du chargement des wagons de la ligne mère. Je déclare que ce n'est pas vrai et bien plus, l'honorable député n'a jamais dit à la Chambre et au pays que nous avions supprimé le troisième tarif pour la traversée du "ferry-boat". Cela n'a jamais été fait auparavant et c'est plus avantageux pour la population de l'île du Prince-Edouard que tout ce que nous pourrions faire d'autre part, jusqu'à ce que nous ayons établi le système des transbordeurs. Il a parlé seulement d'un cas où il a pu se produire quelque difficulté. Suivant moi il n'a rien prouvé, parce que je sais que les wagons du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard transportent plus de la moitié du chargement des wagons de la ligne mère. S'il a d'autres cas à citer, je me ferai un plaisir de donner des instructions à la direction pour qu'elle les examine.

M. J. J. HUGHES: Le ministre veut-il me donner la capacité des wagons du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et celle des wagons de l'Intercolonial? Alors nous verrons si mon affirmation est vraie ou non.

M. COCHRANE: C'est vous qui avez fait cette déclaration.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides, sous la présidence de M. Blondin.

Administration centrale. Département des Douanes, $330,987.50.

M. BUREAU: La rubrique "traitements" comprend-elle le service extérieur?

L'hon. J. D. REID (ministre des Douanes): Non, seulement l'administration centrale ou le service intérieur. Il n'y a pas eu de changement depuis l'an dernier, sauf deux promotions: un employé de la deuxième division, subdivision "A", est passé à la première division, subdivision "B" et un de la deuxième division, subdivision "B" est passé dans la même division à la subdivision "A". En plus, le commissaire des douanes m'informe qu'il sera nécessaire de prendre vingt-deux nouveaux employés au cours du prochain exercice financier. En engageant ces employés, il s'adresse à la commission du service civil et accepte les candidats présentés par cette commission.

M. EMMERSON: L'honorable ministre veut-il nous dire quels employés seront promus?

M. REID: Les détails montrent qu'il y aura deux promotions. Le commissaire recommande généralement certains employés

pour une promotion. On n'a pas encore décidé qui sera promu.

Sir WILFRID LAURIER: Je comprends que, pour la nomination de ces employés nouveaux, le ministre s'est basé sur le rapport du commissaire des douanes, prenant sur lui-même la responsabilité d'accepter ou non les candidats désignés par le commissaire. Dans les circonstances, je crois que mon honorable ami devrait déposer sur le bureau de la Chambre le rapport du commissaire pour nous permettre de connaître les motifs qui lui ont permis de décider qu'une augmentation aussi extraordinaire dans le nombre des employés était nécessaire—parce que vingt-deux, c'est une augmentation très extraordinaire. Nous serons alors à même de discuter si les raisons données sont bonnes ou mauvaises.

M. REID: Je n'ai aucune objection à présenter le rapport que demande mon très honorable ami.

M. MURPHY: Quand l'honorable ministre déposera ce renseignement, je voudrais savoir quel est cet emploi dans la subdivision "B" de la première division. Il y a là une augmentation.

M. LEMIEUX: Un de mes amis de Montréal, importateur de vins, m'a écrit l'autre jour pour se plaindre des formules dont on se sert à la douane de Montréal. Il dit que certaines formules que l'on doit renvoyer en France, sont imprimées en anglais seulement, et comme dans de nombreux cas les exportateurs ne comprennent pas l'anglais, il en résulte des inconvénients pour l'exportateur et l'importateur. Je suis bien persuadé que c'est seulement un oubli de la part de mon honorable ami et qu'il y remédiera en donnant les instructions nécessaires aux autorités douanières pour faire imprimer ces formules dans les deux langues.

M. REID: On a toujours eu l'habitude, autant que je peux m'en rendre compte, d'imprimer les formules en anglais. Si nous devions les imprimer en français, nous devrions probablement aussi les faire imprimer en d'autres langues, en allemand ou en italien, et si on procédait ainsi, nous ne pourrions pas tenir nos dossiers en règle.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami ne m'a pas compris. Je ne lui demande pas d'imprimer les formules en allemand, en russe ou en toute autre langue. Mon honorable ami sait que, d'une façon générale, toutes les formules administratives sont imprimées en français et en anglais. C'est une question, non pas de faveur, mais de droit, et je demanderai à mon honorable ami de voir à ce que l'on s'en occupe.

(L'article est réservé.)

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): On voudra bien peut-être me pardonner si je demande la permission de corriger une déclaration que j'ai faite hier soir, à propos du transport du poisson, des provinces maritimes à Montréal. La version non revisés des Débats me fait dire que:

Maintenant un wagon est expédié chaque jour, attaché au train express.

Et plus bas, d'après le compte rendu, j'aurais dit:

Nous avons pris des dispositions pour que ce wagon soit attelé chaque jour au train ex ress.

Evidemment, je dois avoir prononcé ces paroles, puisqu'elles sont dans le compte rendu et que mes amis disent qu'ils ont compris ainsi mes explications. Si j'ai fait cette déclaration, ce n'est pas ce que je voulais dire et elle n'est pas exacte. J'ai voulu dire qu'un wagon frigorifique était expédié chaque samedi. Il est évident que c'est là ce que j'avais l'intention de dire puisque dans un passage suivant du compte rendu de mon discours, je me suis exprimé ainsi:

Une convention additionnelle a été c nclue l'an dernier avec les compagnies de messageries et l'Intercolonial pour qu'un wagon frigorifique express réservé au transport du poisson q itte Mulgrave pour Montréal le samedi de ch que semaine. Les expéditions d'Halifax sont prises à Truro.

C'est ce que je voulais dire, et vraisemblablement, sans le vouloir, je ne l'ai pas fait. Je ne me plains pas que le compte rendu soit inexact, puisque mes amis prétendent que j'ai dit ce qui se trouve dans le compte rendu, mais mon intention était de dire samedi. A ce moment je parlais en consultant un rapport du directeur général des pêcheries dans lequel le mot samedi est employé. Je désire corriger cette erreur le plus tôt possible.

M. SINCLAIR: Nous devons donc comprendre qu'il n'y a réellement aucun changement dans le transport du poisson?

M. HAZEN: Le changement est qu'une convention a été faite pour qu'un wagon d'express ayant une installation frigorifique soit accroché à un train express quittant Mulgrave chaque samedi pour que le poisson puisse arriver à Toronto le lundi matin.

M. SINCLAIR: Par chaque train express qui part d'Halifax le samedi soir?

M. HAZEN: Le train part de Mulgrave chaque samedi soir.

M. SINCLAIR: Il semble qu'il y ait un malentendu à ce sujet parmi les pêcheurs.

M. HAZEN: La convention est expliquée dans la note suivante:

Le département a estimé qu'ayant démontré aux compagnies de chemins de fer et de messageries que l'entreprise pouvait devenir importante, celles-ci devraient faire un effort pour accorder de nouvelles facilités. En conséquence, il a discuté avec les compagnies de messagerie et l'nItercolonial la question de mettre des wagons frigorifiques expressément à la disposition des expéditeurs. Après de nombreuses négotiations, une convention a été conclue, par laquelle un wagon d'express frigorifique est placé à la disposition des expéditeurs un jour par semaine, au dépôt de Mulgrave et d'Halifax. Le wagon part de Mulgrave le samedi et prend à Truro les expéditions d'Halifax et celles du Southwestern Railway. Il est dirigé ensuite sur Montréal par l'express maritime. Les compagnies ont consenti à accepter comme chargement minimum pour ce wagon, 10,000 livres au lieu de 20,000. Le département garantit que les recettes seront au moins celles de ces 10,000 livres. Depuis que ce système a été inauguré au mois d'août dernier, les expéditions n'ont été qu'en de rares occasions inférieures à ce minimum.

Le wagon arrive à Montréal samedi soir, à temps pour correspondre avec le Grand-Tronc pour Toronto, de sorte que les expéditions peuvent être prises dans ce wagon et envoyées dans des wagons ordinaires d'express à Toronto où elles arrivent lundi matin. Les négociations sont continuées et on compte que, l'été prochain, la convention sera élargie de façon à pouvoir faire circuler directement des wagons frigorifiques depuis la côte de l'Atlantique jusqu'à Toronto ausi bien qu'à Montréal.

M. M. MARTIN: Je voudrais savoir si les Estimés sont imprimés en français, car je n'ai pu avoir une copie.

M. HAZEN: Je crois que le budget est imprimé en français.

M. MARTIN: On m'a dit qu'il n'était pas imprimé en français .

M. HAZEN: M. le greffier me dit qu'il a envoyé un page prendre des renseignements et je les communiquerai immédiatement à mon honorable ami.

Entretien et réparations aux navires de l'Etat et aux brise-glace, $1,000,000.

M. CARROLL: Je vois par les journaux de la Nouvelle-Ecosse qu'hier le brise-glace "Stanley" a été envoyé à Sydney pour tenir libre l'entrée de ce port afin de permettre aux navires l'accès des quais des compagnies houillères et métallurgiques. Je désire savoir si ce renseignement est exact et si le navire brise-glace doit être stationné à cet endroit tout l'hiver.

M. HAZEN: Il ne pourra pas passer tout l'hiver à cet endroit, vu que sa présence est nécessaire ailleurs. Le brise-glace a été envoyé à Sydney, comme durant les hivers précédents, et le rapport reçu ce matin au département nous apprend qu'il a accompli le travail pour lequel il avait été envoyé à Sydney et que le port est maintenant libre. Autant que possible, nous tenons ce port libre de glaces, parce que nous nous rendons compte de l'importance qu'il y a à faciliter la navigation dans un port aussi important que celui de Sydney.

M. CARROLL: C'est très bien d'envoyer un brise-glace pour tenir le port ouvert, mais à moins que ce navire ne soit stationné dans le voisinage immédiat, le travail fait n'aura guère d'utilité, vu que la glace peut obstruer le port de nouveau, d'un jour à l'autre, et que tout serait à recommencer.

M. HAZEN: Nous faisons pour le mieux. Le port d'attache du "Stanley" est Halifax. Autrefois, ils étaient à Saint-Jean, mais des dispositions ont été prises pour les transférer à Halifax, afin de rapprocher le brise-glace des ports, au cas où ses services seraient nécessaires.

M. CARROLL: M. McKenzie et moi, dans notre modeste sphère, avons insisté autant que possible, auprès du Gouvernement, pour avoir un brise-glace en permanence à cet endroit. Il se fait un énorme trafic dans ce port et un navire brise-glace devrait se tenir sur les lieux tout l'hiver. La présence du "Stanley" dans le port d'Halifax n'est pas nécessaire pendant les mois d'hiver, du moins à ce que je suppose. Si je me trompe, l'honorable député d'Halifax (M. A. K. Maclean) voudra bien me reprendre. Pourquoi le "Stanley" ne serait-il pas stationné à Louisbourg qui est ouvert toute l'année? De cet endroit, il pourrait être envoyé à Sydney chaque fois que le besoin s'en présenterait. C'est le devoir du département de fournir un navire brise-glace à cette partie du pays.

M. HAZEN: Je sais que l'honorable député et son collègue ont souvent traité cette question par le passé et toutes mes sympathies leur sont acquises. Je crois avoir déjà expliqué à la Chambre que nous aurons bientôt, sur le Saint-Laurent, un nouveau navire brise-glace qui pourra être employé à prêter main-forte à ceux qui sont déjà en service dans cette partie du pays. De plus, quand nous aurons un service de transbordeurs, entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, les navires brise-glace pourront

faire un service plus satisfaisant qu'à présent.

M. MURPHY: Est-ce sur ce crédit que sont prises les sommes nécessaires pour les expériences qui se font actuellement, sous la direction de M. Barnes, professeur à l'université McGill?

M. HAZEN: Non. Le coût de ces expériences est soldé sur le crédit affecté au service des feux et balises, auquel nous arriverons bientôt.

M. MURPHY: Quand ce crédit sera mis en discussion, l'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de renseigner le comité sur le succès de ces expériences?

M. J. J. HUGHES: Je désirerais savoir si le "Stanley" ou un autre navire fera un certain nombre de voyages aux îles de la Madeleine, cet hiver. Avant mon départ pour Ottawa, plusieurs citoyens des îles de la Madeleine m'ont écrit pour me demander de poser la question au département de la Marine et de leur fournir ce renseignement. Depuis quelques années, le "Stanley" ou un autre navire, a fait un certain nombre de voyages chaque hiver, au grand avantage de la population de ces îles. Si un ou deux voyages pouvaient être faits pendant l'hiver, et aussi durant les mois de mars et avril, avant l'ouverture régulière de la navigation, ce serait un grand avantage pour cette population.

M. HAZEN: Le "Stanley" a déjà fait un voyage aux îles de la Madeleine, cet hiver, et nous espérons qu'il pourra en faire un autre.

M. M. MARTIN: Monsieur le président, je soulève un point d'ordre. Je demande la suspension de la discussion de ces crédits, vu que nous n'avons pas l'avantage d'avoir les estimés en français.

M. HAZEN: Le greffier de la Chambre m'informe que l'impression de la version française du Budget est presque terminée et qu'elle sera prête demain.

M. M. MARTIN: Nous ne l'avons pas dans le moment et nous devrions l'avoir.

M. HAZEN: J'ignore ce que dit le règlement à ce sujet. Est-ce que mon honorable ami s'oppose à ce que nous procédions à la discussion de ces crédits, avant que le budget soit publié en français? Cela occasionnerait un retard considérable, mais si mon honorable ami persiste...

M. MARTIN: Oui.

M. HAZEN :...il faudra consulter le réglement de la Chambre.

M. le PRESIDENT: Je ne vois pas dans les règlements aucune règle précise à ce sujet, et le greffier m'informe que jamais cette objection n'a été soulevée en comité. C'est probablement pour cela qu'il n'y a rien dans les règlements de la Chambre à ce sujet.

M. ETHIER: Il vous manque des traducteurs alors?

M. le PRESIDENT: Pour le moment, c'est la disparition de l'imprimeur du roi qui a mis le désarroi dans ce bureau.

M. MARTIN: Pour l'information des membres de cette Chambre qui ne peuvent pas comprendre l'anglais, il me semble que nous devrions ajourner l'examen de ces crédits.

M. le PRESIDENT: Je ne puis maintenir le point d'ordre soulevé par l'honorable député, ne trouvant rien dans les règlements qui puissent le justifier.

M. HAZEN: Quelle est votre décision, monsieur le président?

M. le PRESIDENT: J'ai décidé qu'il n'y a rien dans le règlement prévoyant le cas spécial qui nous occupe.

M. MARTIN: J'en appelle de votre décision, monsieur le président.

M. HAZEN: Notre collègue n'insiste pas, je crois, pour qu'il en soit appelé de la décision de monsieur le président.

M. LAW: Sous le Gouvernement actuel, de même que sous le Gouvernement précédent, le département de la Marine a maintenu le port d'attache des navires à Saint-Jean. J'ai toujours considéré que c'était une grande erreur. Quelques-uns de ces navires devraient avoir leur port d'attache à Yarmouth ou dans la baie de Fundy. Lors du récent naufrage du "Cobequid", si un navire du Gouvernement avait été à Yarmouth, au lieu d'être à Saint-Jean, les naufragés n'auraient certainement pas eu à attendre trente-six heures avant d'être secourus. Je ne crois pas qu'il en coûterait plus cher de fixer les navires à Yarmouth qu'à Saint-Jean et je suis certain qu'il se présente plusieurs occasions chaque hiver dans lesquelles la présence d'un navire à Yarmouth serait très utile. Les bouées se déplacent constamment sur la côte de la Nouvelle-Ecosse et un navire qui serait sur les lieux pour les remettre en place, rendrait de grands services. A mon sens, le

département et le public ont un égal intérêt à ce qu'une partie de ces navires soient stationnés à Yarmouth et l'autre à Saint-Jean. Je désire savoir si le ministre est disposé à tenir compte de cette proposition.

M. HAZEN: Je ne vois pas que mon honorable ami ait besoin d'une réponse à sa question. Il va s'en dire que toute proposition faite de bonne foi mérite d'être prise en considération. La raison pour laquelle ces navires sont stationnés à Saint-Jean et à Halifax, c'est que le département de la Marine a une agence dans chacune de ces deux villes et que le département tient, autant que possible, à garder les navires à proximité des agences.

Même si nous avions eu un navire à Yarmouth, je ne crois pas que les naufragés du "Cobequid" auraient pu être secourus plus tôt. La chose est constatée, je crois, dans le rapport du commissaire des sinistres qui a été déposé hier après-midi. Il déclare que vu l'état démonté de la mer, il est douteux que les personnes à bord du "Cobequid" eussent pu être transférées plus tôt, même si les navires venus à leur secours eussent été sur les lieux. Il fallut attendre que les flots fussent calmés avant de procéder au sauvetage.

M. LAW: Si un navire du Gouvernement eût pu se tenir dans le voisinage du "Cobequid" toute la nuit, c'eût été certainement un grand réconfort pour les naufragés. Je persiste à croire qu'il serait très à propos de stationner un navire de l'Etat à Yarmouth.

Je sais personnellement qu'il arrive fréquemment que des bouées se déplacent et il faut télégraphier à Saint-Jean pour faire venir un navire à Yarmouth ou à l'autre extrémité de la baie de Fundy, pour remettre ces bouées en place. Si nous avions un navire à Yarmouth, un navire en détresse pourrait être immédiatement secouru et une bouée emportée par la vague pourrait être remise en place, sans retard. C'est une question que le ministre devrait étudier très sérieusement.

M. SINCLAIR: Le crédit dont il s'agit est très considérable et il serait intéressant pour le comité d'avoir des explication du ministre. Combien possédons-nous de navires et quelle partie de ce million est affectée aux réparations et quelle partie est affectée à l'entretien? Il y a quelques années, lorsque les honorables membres de la droite étaient dans l'opposition, ils prétendaient que les réparations aux navires devaient être faites par voie de soumissions. Il serait intéressant de savoir si l'on met cette politique en vigueur. Je demanderais au ministre de nous fournir quelques détails au sujet de ce crédit.

M. HAZEN: Le montant demandé est le même que celui voté, l'an dernier. Douze des navires dont le coût du service est acquitté sur ce crédit sont utilisés, toute l'année durant: ce sont l' "Aberdeen", le "Champlain", l' "Earl-Grey, l' "Estevan", le "Lady-Grey", le "Lady-Laurier", le "Lansdowne", le "Minto", le "Montcalm", le "Montmagny", le "Newington" et le "Stanley". Les autres ne font le service que durant une partie de l'année. Je vais indiquer le nom de chaque navire et les dépenses effectuées pour chacun d'eux et à toutes fins au cours de l'année.

Steamers—Service et dépenses.

Aberdeen, service des phares et des bouées, Saint-Jean (N.-B.)	$53,500
Bellechasse, service du chenal, des phares et des bouées, île du Prince-Edouard	12,200
Champlain, service de bateau-passeur entre Rivière-Ouelle et la Malbaie	45,500
Dollard, service des phares et des bouées, Montréal	39,500
Druid, service des phares et des bouées, Québec	36,500
Earl-Grey, service d'hiver entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme	94,600
Estevan, service des phares et des bouées, C.-A.	42 000
Frontenac, service du chenal	16,700
Lady-Grey, service du chenal	40,000
Lady-Laurier, service des phares et des bouées (N.-E.)	57,600
Lambton, construction, grands lacs	15,500
Lansdowne, phares et bouées, Saint-Jean (N.-B.)	43,500
Minto, service du courrier durant l'iver, île du Prince-Edouard	63,500
Montcalm, phares et bouées, Québec, et service en qualité de bateau brise-glace	97,000
Montmagny, phares et bouées, Québec et Nouvelle-Ecosse	50,500
Newington, phares et bouées, Colombie-Anglaise	22 500
Reserve, bouées et phares, Prescott	11.000
Rouville, construction, Québec	14 500
Scout, phares et bouées, Prescott	13,400
Shamrock, phares et bouées, district de Montréal	16 500
Simcoe, phares et bouées, grands lacs	34 500
Stanley, phares et bouées, Nouvelle-Ecosse	52 800
Verchères, construction, district de Montréal	8,700
Quadra, phares et bouées, Colombie-Anglaise	40,600
Total	$940,600

Il me faudrait beaucoup de temps pour donner l'état que j'ai ici et qui indique en détail les dépenses de chaque navire en salaires et en appointements, en combustible, en vivres, en approvisionnements pour

le pont et les machines, en réparations à la coque et en frais divers y compris le coût des uniformes.

SINCLAIR: Combien ont coûté les réparations?

M. HAZEN: Le tableau suivant indique le coût des réparations à bord de chaque navire:

Aberdeen	$ 7,000
Champlain	4,000
Dollard	4,000
Druid	2,500
Earl-Grey	10,000
Lady-Grey	5,000
Lady-Laurier	5,000
Lansdowne	5,000
Minto	5,000
Montcalm	19,500
Monmagny	5,500
Newington	1,500
Quadra	5,000
Stanley	8,000

Dans certains cas, quand cela est possible, le ministère met en adjudication l'exécution des travaux de réparations et dans les cas où les réparations sont d'une nature telle que les fonctionnaires du département ne peuvent préparer les plans et devis qui serviront de base aux soumissions, nous n'avons pas recours à la concurrence.

M. A. K. MACLEAN: Avez-vous mis au concours les réparations à faire à l' " Aberdeen ", travaux qui ont coûté $7,000 et plus?

M. HAZEN: L'honorable député veut-il m'excuser? Je commets une légère erreur. Ce sont les montants dont nous croyons avoir besoin, cette année, pour exécuter des réparations et le reste. L'honorable député a demandé les états se rapportant à l'année dernière. L'exercice en cours ne se termine que le 31 mars, de sorte que je ne possède pas tous ces détails.

M. A. K. MACLEAN: Je parle de 1913.

M. HAZEN: Je suppose que toutes ces données seront consignées au rapport du département. Je me les procurerai pour l'avantage de mon honorable ami, ce qui ne m'occasionnera pas trop de travail, mais l'exercice en cours n'étant pas encore expiré, je ne puis fournir présentement tous ces détails.

M. A. K. MACLEAN: Je fais allusion à l'exercice terminé le 31 mars 1913.

M. SINCLAIR: Le ministre a mentionné un certain nombre de cas où l'on avait fait des travaux de réparations. Peut-il me dire dans combien de ces cas on a demandé des soumissions?

M. HAZEN: Il s'agit présentement des crédits du prochain exercice. Ces crédits sont calculés d'après le coût des réparations exécutées, au cours des années précédentes. Les fonctionnaires du département établissant un devis en tenant compte de l'état des navires et du coût des réparations exécutés antérieurement.

M. SINCLAIR: Des avis d'adjudication sont-ils publiés?

M. HAZEN: Oui, dans certains cas et non, dans d'autres.

M. SINCLAIR: Comment procède-t-on?

M. HAZEN: Par l'envoi par le département de lettres-circulaires à différentes personnes reconnues pour se livrer à ce genre d'ouvrage et à qui on demande de fixer un prix pour l'exécution de ces travaux.

M. SINCLAIR: Ne s'adresse-t-on qu'à des amis politiques?

M. LEMIEUX: L'honorable ministre a-t-il la liste des soumissionnaires à qui il s'adresse?

M. HAZEN: Je serai enchanté de montrer cette liste à l'honorable député.

M. SINCLAIR: Pouvons-nous obtenir la liste des personnes à qui l'on adresse ces lettres-circulaires?

M. HAZEN: Oui, il n'y a aucune difficulté à obtenir un renseignement de cette nature.

M. EMMERSON: L'honorable ministre a-t-il mentionné le steamer "Hudson"?

M. HAZEN: Non; il s'agit maintenant des crédits du département de la Marine, mais nous en arriverons plus tard aux crédits du département des Pêcheries. L'"Hudson" est un navire qui fait la surveillance des pêcheries et tout crédit demandé pour un navire faisant ce travail se trouvera porté au budget des pêcheries.

M. EMMERSON : Le titre dit "navires de l'Etat."

M. HAZEN : Oui, mais ce crédit est sous l'en-tête "Service maritime et fluvial" et il se rapporte à la division de la marine et non à celle des pêcheries.

Sir WILFRID LAURIER: Dois-je comprendre que l'honorable ministre dit que l'on construit présentement le "Rouville", dans la province de Québec?

M. HAZEN : Non, le "Rouville" est un navire dont la construction remonte à quelques années déjà. Il est en service maintenant.

Sir WILFRID LAURIER : Dans ce cas, il a éte réparé.

M. HAZEN : Le "Rouville" est un de ces navires dont les réparations et le coût d'entretien sont compris dans le crédit en discussion, et le montant estimatif requis, dans le cas du "Rouville" pour le prochain exercice, représente $14,500 répartis comme suit: appointements et salaires, $7,200; combustible, 3,200; vivres, 2,600; divers, y compris les uniformes, $2,500.

M. LEMIEUX : A-t-on dernièrement augmenté le nombre de ces navires? Je crois comprendre que, vers la fin d'octobre dernier, un yacht a été acheté soit par le département de la Marine et des Pêcheries, soit par celui des Douanes. Ce navire se trouve présentement à Prescott. J'aimerais connaître le nom de ce yacht et le but pour lequel on l'a acheté.

M. HAZEN : Je ne puis fournir ces renseignements à mon honorable ami, parceque ce navire n'a pas été acheté par mon département. Je ne connais rien de tout cela. Mon honorable ami a demandé s'il y avait de nouveaux navires. On en compte deux, l'"Estevan" et le "Bellechasse". Le dernier a été construit à Kingston et l'"Estevan" sort des chantiers de Collingwood, il nous a été livré à un port du littoral de la Colombie-Anglaise. On l'emploie dans ces eaux au service des phares et à celui des bouées. Le "Bellechasse" fait le même travail dans le Saint-Laurent.

M. LEMIEUX : Mon honorable ami dit que l'"Estevan" a été construit à Collingwood. C'est un navire qui peut prendre la mer. Quel a été le coût de ce vaisseau, quelle maison l'a construit et quel est son tirant d'eau?

M. HAZEN: Il a été construit par la compagnie des chantiers maritimes de Collingwood. Je crois qu'il a coûté environ $230,000 ou $260,000.

M. L$MIEUX: Avez-vous demandé des soumissions seulement aux maisons canadiennes?

M. HAZEN: Non.

M. LEMIEUX: Vous avez invité les constructeurs du monde entier à soumissionner?

M. HAZEN: Oui.

M. LEMIEUX: Et mon honorable ami a choisi une maison canadienne?

M. HAZEN: C'est bien cela.

[M. Hazen.]

M. LEMIEUX: Et il a trouvé à Collingwood tous les rivets nécessaires à la construction de ce vaisseau?

M. HAZEN: Je n'ai pas examiné ces rivets. Je crois que l'entreprise a été adjugée avant que ne se produisît le changement de cabinet.

M. LEMIEUX: Alors tant mieux.

M. A. K. MACLEAN: L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de nous fournir des renseignements sur la nature des réparations mises au concours, et celle des travaux de réparations à l'endroit desquels on en a agi autrement? Comment règle-t-on tout cela? Se base-t-on sur l'ensemble des réparations à faire?

M. HAZEN: Tout dépend de la nature des réparations qu'il faut faire exécuter. Dans le cas d'un nouveau navire, il est plus facile aux fonctionnaires du département, tels M. Ferguson et autres commis qui sont versés dans la connaissance intime des travaux semblables et qui sont chargés de ce travail, de préparer les plans et devis sur lesquels les soumissions seront basées, mais lorsqu'un navire est ancien, qu'il faut en enlever ou en modifier l'agencement ou les machineries et qu'il est impossible de dire, avant de commencer cet enlèvement ou ces modifications, ce qu'il faut faire, il n'est pas utile de demander des soumissions, parce que personne ne peut savoir d'avance la somme d'ouvrage qu'il faudra exécuter.

M. A. K. MACLEAN: Voilà qui ne répond guère à ma question. Le ministère doit certainement avoir, pour se guider en la matière, certaine règle suivant laquelle il est fait un appel de soumissions, peut-être pas dans tous les cas, mais dans la plupart, et, les travaux doivent être de peu d'importance quand on ne peut en faire soumissionner l'exécution.

Quelle règle suivrait-on s'il fallait faire une dépense de $500 pour réparer un navire à Halifax? Peu importe que le navire soit neuf ou vieux. Y aurait-il appel public de soumissions ou se bornerait-on à solliciter discrètement des offres de la part de ceux des amis du Gouvernement dont les noms se trouvent sur la liste des favoris?

Sir WILFRID LAURIER: Existe-t-il maintenant une liste de favoris?

M. A. K. MACLEAN: A Halifax, on ne s'en tient pas seulement à une liste de favoris, il existe aussi un comité de distribution des faveurs ministérielles.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas possible!

M. A. K. MACLEAN: Le premier ministre, qui représente cette circonscription électorale, semble se soucier assez peu de s'astreindre aux obligations que la répartition des faveurs ministérielles impose habituellement à un député de la droite; c'est pourquoi il existe un comité dit de "patronage." A Halifax, ce comité exerce une très grande influence sur le ministère.

M. HAZEN: La manière de faire exécuter les réparations dépendrait dans une large mesure du rapport de M. Ferguson, inspecteur des navires de l'Etat, et de celui de M. McConkey, inspecteur du radoub de ces navires. Pour faire exécuter ces travaux en régie ou les donner à l'entreprise, ces fonctionnaires se fondent sur l'état du navire et sur la nature de l'ouvrage à faire. La plupart du temps on obtient ces soumissions non pas par voie d'annonces insérées dans les journaux, mais en s'adressant à certaines personnes et à certaines maisons dont les noms se trouvent sur une liste dressée à cette fin.

M. A. K. MACLEAN: Il semble que la Nova Scotia Iron Works, de Dartmouth, ait, en 1910, reçu $5,363 en vertu d'un contrat. Avait-on, dans ce cas-là, fait un appel de soumissions avant d'adjuger l'entreprise?

M. HAZEN: Il me faudra aller aux renseignements.

M. A. K. MACLEAN: Que signifient ces item du rapport de l'auditeur général que le département des Affaires navales fait inscrire au débit du ministère de la Marine?

M. HAZEN: Il doit s'agir là de travaux exécutés pour le compte du ministère de la Marine aux chantiers d'Halifax et de Nanaïmo, qui relèvent du département des Affaires navales.

M. LEMIEUX: Il me semble que les côtres de la douane relèvent à la fois du ministère de la Marine et de celui des Douanes.

M. HAZEN: Le ministère de la Marine n'exerce aucune surveillance sur les côtres de la douane.

M. LEMIEUX: Il était d'usage d'exercer une double surveillance sur ces navires.

L'hon. M. REID (ministre des Douanes): Le ministère de la Marine fournit et paie les officiers et hommes d'équipage; les dépenses qu'il fait de ce chef lui sont remboursées par le ministère des Douanes, mais les navires sont sous la surveillance exclusive de ce dernier.

M. LEMIEUX: C'est précisément ce que je pensais. Je demanderai au ministre s'il n'a pas, en octobre ou novembre dernier, acheté pour le compte du ministère des Douanes un yacht qui est maintenant en hivernage à Prescott. De qui et dans quel but a-t-on acheté ce yacht, et qu'a-t-il coûté?

M. REID: Le seul yacht dont j'aie eu connaissance est celui qui fut saisi par la douane à Prescott, le printemps dernier. On l'a halé à terre et réparé. Le propriétaire l'a abandonné.

M. LEMIEUX: Quel en était le propriétaire?

M. REID: Il nous a été impossible d'en savoir le nom. Je crois qu'il a quitté le pays depuis un an ou deux. Deux citoyens de Brockville, le capitaine et le mécanicien, avaient des créances à faire valoir contre le yacht. Le ministère des Douanes leur paya ce qui leur était dû, et le yacht, après avoir été réparé, fut envoyé à Saint-Jean.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami trouvera tous les détails dans le registre, puisque tous les navires sont inscrits. A la fin d'octobre ou au commencement de novembre dernier, le yacht en question était remorqué de Montréal à Prescott ou à Kingston, où il se trouve maintenant en hivernage. On m'a donné des noms que je ne me soucie pas de divulguer; je tiens cependant à savoir s'il est bien vrai que le ministère a acheté ce yacht-là.

M. REID: Il n'existe au ministère des Douanes aucune trace de l'achat d'un tel bateau. Le yacht dont je veux parler a été acheté en juillet et envoyé à Saint-Jean.

M. LEMIEUX: Le ministère a-t-il acheté quelque yacht en octobre ou novembre dernier?

M. REID: Pas que je sache.

M. LEMIEUX: Que mon honorable ami tâche donc de savoir si le ministère des Douanes n'a pas, au cours des cinq derniers mois, acheté un yacht quelconque qui se trouve actuellement en hivernage à Prescott ou à Kingston, et de donner une réponse à ce sujet dès ce soir.

M. REID: L'honorable député aura une réponse dans une demi-heure.

M. LEMIEUX: Je lisais dernièrement dans les journaux que le ministère de la Marine et des Pêcheries a adjugé à la maison Vickers Sons & Maxim, de Montréal, l'entreprise d'un navire que l'on serait à construire en ce moment à Montréal. Qu'y a-t-il de vrai dans cette nouvelle?

M. HAZEN: Absolument rien. Il n'a pas été adjugé d'entreprise. A la suite de l'appel que nous en avons fait, nous recevons en ce moment des soumissions pour la construction d'un dragueur et d'un brise-glace. Le délai dans lequel le dépôt des soumissions doit être fait n'est pas encore expiré.

M. LEMIEUX: Si l'on reçoit des soumissions de la Grande-Bretagne et du Canada, l'honorable ministre donnera-til la préférence aux constructeurs canadiens ou à ceux de la Grande-Bretagne? L'endroit où les navires devront être construits est-il l'objet de quelque stipulation?

M. HAZEN: Les soumissions ont trait à un navire qui devra être construit au Canada.

M. LEMIEUX: Dans ce cas, la nouvelle que le navire doit être construit au Canada est vraie?

M. HAZEN: Oui.

M. LEMIEUX: On ne sait pas, sans doute, l'endroit précis où le navire sera construit?

M. HAZEN: Non.

M. LEMIEUX: A quelle date les soumissions devaient-elles être déposées?

M. HAZEN: Je crois qu'elles devaient l'être le 31 janvier. Certains constructeurs nous ont fait savoir qu'ils désiraient faire des offres, mais qu'il leur était impossible de les faire parvenir à la date fixée. Ils nous ont demandé de prolonger le délai pour le dépôt des soumissions, et nous l'avons prorogé jusqu'au 5 de ce mois.

M. LEMIEUX: Quel est le coût estimatif du brise-glace?

M. HAZEN: D'un demi-million; il s'agit d'un brise-glace destiné au service du Saint-Laurent et construit d'aprés les données les plus récentes.

M. LEMIEUX: J'ai lu dans les journaux que les deux brise-glaces, le " Montcalm " et le " Lady-Grey ", ont quitté la province de Québec et sont maintenant dans les eaux des Provinces maritimes.

[M. Reid.]

M. HAZEN: Fausse nouvelle. Ils sont sur le Saint-Laurent où ils servent tout particulièrement à briser les glaces, ce qui a pour résultat de prévenir les inondations au printemps et de hâter l'ouverture de la navigation en débarrassant le fleuve de ses glaces beaucoup plus tôt.

M. LEMIEUX: En lisant cette nouvelle dans les journaux, je me demandais si mon honorable ami avait prêté l'oreille à certains personnages de Québec qui se plaignent de ce que les glaçons flottants obstruent le port de la ville en hiver. Je ne crois pas qu'ils aient lieu de se plaindre, et, ainsi que mon honorable ami l'a dit, le service de ces deux steamers, outre qu'il est éminemment utile à la navigation même, a l'effet de prévenir le retour des inondations désastreuses dont nous étions témoins il y a quelques années. Je suis bien aise que le ministre n'ait pas prêté l'oreille à ces plaintes-là.

M. HAZEN: Nous y avons prêté l'oreille, mais ce qu'on a allégué n'a pas suffi à nous convaincre.

M. MURPHY: Dans la liste de steamers dont mon honorable ami a donné lecture cet après-midi, combien y a-t-il de brise-glace? Où sont-ils? S'en sert-on au même endroit chaque année?

M. HAZEN: Le " Champlain " est un brise-glace qui sert de bateau de passage entre la Rivière-Ouelle et la Malbaie. A un autre brise-glace, le " Earl-Grey ", est assigné le service de l'île du Prince-Edouard. Le " Lady-Grey " est un autre brise-glace dont on se sert en été sur le Saint-Laurent et dans le chenal. Le "Minto" est aussi un brise-glace attribué au service de l'île du Prince-Edouard. Le " Montcalm " est un navire brise-glace qu'on emploie dans les eaux du Saint-Laurent, et qui fait le service des phares et des bouées en été. Le " Stanley " est aussi un navire brise-glace qu'on emploie pour les phares et les bouées, qui sert à briser la glace dans différents ports et à relier les îles de la Madeleine à la terre ferme.

M. MURPHY: Les maintient-on sur les mêmes routes à chaque saison?

M. HAZEN: Oui.

M. LEMIEUX: Le "Stanley" se rend-il parfois aux îles de la Madeleine en hiver pour y porter le courrier?

M. HAZEN: Le "Stanley" a fait un voyage aux îles de la Madeleine. Nous espérons qu'il pourra en faire d'autres.

M. LEMIEUX: J'ai reçu du R. P. Turbide, l'un des prêtres les plus distingués des îles, une lettre qui m'apprend qu'on a grand besoin de ce service. Il me dit que la population des îles manque de charbon cet hiver. Je ne sais pour quelle raison, mais elle a été privée de sa provision ordinaire de charbon l'automne dernier. J'apprendrais avec plaisir que le ministre fera en sorte que le "Stanley" aille encore une ou deux fois aux îles avant le mois de mars. Mon honorable ami sait-il si les communications entre la Rivière-Ouelle, sur la rive sud, et la Malbaie, sur la rive nord, ont été interrompues, et connaît-il la cause de l'interruption des voyages du "Champlain" ?

M. HAZEN: Je crois savoir que cette année le service entre la Rivière-Ouelle et la Malbaie n'a pas été satisfaisant. Un nouveau quai est en construction à la Malbaie, et à l'heure qu'il est les bateaux à vapeur ne sont pas assez protégés à cet endroit. Nous avons beaucoup correspondu à ce sujet et nous avons fait de notre mieux. Des circonstances sur lesquelles notre département n'avait pas d'empire ne nous ont pas permis de maintenir un service aussi satisfaisant qu'il aurait dû l'être.

M. LEMIEUX: Si on ne rétablit pas le service cet hiver, la population souffrira de grandes privations, car c'est la seule ligne qui met en communication la rive nord avec Québec et Montréal. Il est vrai qu'on construit à la Malbaie un quai nouveau dont le besoin se fait grandement sentir. Si l'honorable ministre étudie la question il constatera que, si les moyens de débarquement ne sont pas ce qu'ils devraient être à la Malbaie, on peut en obtenir de meilleurs ailleurs, par exemple, à Cap-à-l'Aigle, aux Eboulements, à Saint-Irénée ou à la Baie-Saint-Paul. Tous ces endroits sont un peu retirés, mais si on y construisaient des débarcadères, les habitants de la rive nord pourraient au moins communiquer avec la rive sud et avec Québec et Montréal. Je prie l'honorable ministre d'examiner la question et de procurer à la population des moyens suffisants de communication, car elle se trouve presque aussi isolée que les habitants des îles de la Madeleine.

M. HAZEN: Nous tentons de prendre des arrangements pour mettre le "Lady-Grey" sur la route de Québec à la Malbaie. lorsqu'on pourra s'en passer ailleurs. A l'heure qu'il est, l'inconvénient est que ce navire ne peut pas rester longtemps à la Malbaie, mais nous tentons de donner un meilleur service qu'actuellement.

M. BUREAU: J'ai lu hier soir dans les journaux que le "Montcalm" partait ce matin pour une croisière dans le golfe, dans les parages des Sept-Iles et le long de la rive nord. J'avais lu précédemment que le département se proposait de garder ces bateaux à vapeur dans les eaux du fleuve cet hiver dans le dessein de maintenir la voie libre jusqu'à Trois-Rivières ou jusqu'au lac Saint-Pierre. Monsieur le président, vous qui représentez la division de Champlain, vous êtes au courant de la situation qui existe dans cette région, mais vous avez peut-être moins souffert de l'accumulation des glaces qui se forme en aval de Trois-Rivières que ceux qui habitent en amont de cette ville. Lorsque les glaces s'accumulent à cet endroit du fleuve, les comtés de Saint-Maurice, de Champlain et de Maskinongé sont inondés et souffrent de grands dégâts.

De 1907 à 1909, le "Montcalm" et le "Lady-Grey" sont venus régulièrement à cet endroit du fleuve et ils ont maintenu le chenal libre, et au printemps, il n'y a eu ni inondation, ni dégâts. Une fois, le "Montcalm" a manqué de charbon à Trois-Rivières et il a été pris dans les glaces; vu l'absence de remorqueurs et d'autres bateaux, il n'a pas pu se frayer un chemin et a dû passer l'hiver à Trois-Rivières. Comme il ne pouvait pas faire son travail au cap à la Roche, la glace s'y est accumulée et les deux rives du Saint-Laurent ont été inondées. Des maisons et des granges ont été démolies, des quais ont été emportés et beaucoup de dégâts ont été causés sur les rives du fleuve. Si le Gouvernement se propose de retenir des bateaux brise-glace pour faire ce travail, je ne vois pas la nécessité de briser la glace, sauf là où elle s'accumule, car c'est à cet endroit qu'elle peut causer de grands dégâts à la propriété. Si le département n'a pas l'intention de faire revenir le "Montcalm et de l'employer aux fins auxquelles il était destiné, je supplie le Gouvernement de prendre des mesures pour accorder une certaine protection aux riverains du Saint-Laurent entre le cap à la Roche et le lac Saint-Pierre.

M. HAZEN: Pour briser la glace du Saint-Laurent, ces bateaux sont sous le commandement de M. Forneret, qui dirige les travaux de dragage dans le fleuve. Ce que mon honorable ami a dit de la nécessité de briser la glace afin de prévenir les inondations est parfaitement exact. Parfois la marée et la température dispensent ces bateaux de briser la glace et, dans ces cas-là, il est d'usage de les envoyer aux

Sept-Iles et à d'autres endroits dépourvus de moyens de communications, afin d'approvisionner la population de ces endroits et de la mettre en rapport avec la civilisation. C'est là la ligne de conduite qui a été suivie depuis dix ans, à la satisfaction des intéressés. Les bateaux sont là pour briser la glace dans le chenal des navires en hiver, et il ne servirait de rien de les garder lorsqu'ils ne sont pas nécessaire pour rompre la glace. Dans ces circonstances, il vaut beaucoup mieux leurs faire rendre des services aux habitants des Sept-Iles et d'autres endroits. Ils ne s'y rendent que dans les circonstances que j'ai mentionnées et lorsque, de l'avis du surintendant du chenal du Saint-Laurent, ils peuvent le faire sans diminuer leur utilité en tant que bateaux brise-glace.

M. BUREAU : J'ai pleine confiance en M. Forneret, à qui je n'ai rien à reprocher. Je ferai observer que la glace s'est formée—j'ai traversé le fleuve sur la glace entre les comtés de Champlain et de Nicolet. En 1912, lorsque le bateau a été emprisonné dans la glace à Trois-Rivières, l'inondation Borden, comme on l'appelait, a causé beaucoup de dégâts, et si l'on envoie ces bateaux en bas du fleuve cette année et s'ils ne se mettent pas immédiatement à l'œuvre, je suis convaincu que le résultat sera le même. Est-ce l'intention du Gouvernement de tenter de maintenir le chenal libre en hiver, comme les journaux conservateurs le disaient l'automne dernier?

M. HAZEN : Son intention est certainement de briser la glace afin qu'il n'y ait pas d'inondations et afin que la navigation s'ouvre de bonne heure le printemps.

M. BUREAU : Je puis dire au ministre que la glace s'est formée et qu'elle s'épaissit tout le temps aux endroits mêmes ou le bateau devrait être.

M. HAZEN : J'appellerai certainement l'attention de M. Forneret sur les paroles de l'honorable député. A preuve que nous désirons faire tout ce qui est possible, je puis dire que nous avons demandé des soumissions pour un bateau brise-glace construit à l'étranger et devant servir dans les eaux du Saint-Laurent uniquement à briser la glace. On a constaté que la pratique de faire construire des bateaux qui ne doivent pas seulement servir de brise-glace, mais qui pourront être utilisés autrement en été, n'a guère favorisé l'intérêt public. Ces bateaux brise-glace consomment une énorme quantité de houille et leur emploi à d'autres fins a coûté fort cher.

Le nouveau bateau ne servira que comme brise-glace. Il sera du modèle le plus moderne et l'architecte naval du département me dit qu'il sera aussi puissant qu'aucun bateau brise-glace du monde. Lorsque ce bateau sera prêt, je ne crois pas qu'il y ait d'autres plaintes.

Vu que les habitants des Sept-Iles sont privés de tous moyens de communication avec les autres régions—et on peut en dire autant des îles de la Madeleine—on exerce une pression formidable sur le département pour qu'il envoie de temps à autre des bateaux là-bas, afin de rendre la vie un peu plus agréable qu'elle n'est à ceux qui sont isolés du reste du monde. Mais, si en agissant ainsi, nous mettons en péril les travaux du Saint-Laurent, nous devons user de la plus grande circonspection.

M. BUREAU : Je ne veux pas laisser entendre que je tente d'établir une distinction qui soit défavorable aux habitants des Sept-Iles ou d'un autre endroit, mais ils ont le "Druid" et le "Montmagny".

M. HAZEN : Ce ne sont pas des bateaux brise-glace; ils ne peuvent pas maintenir ce service en hiver.

M. BUREAU : Ces bateaux pourraient se rendre aux Sept-Iles. Ils sont puissants et se rendent là-bas au printemps et tard en automne.

M. HAZEN : Ils ne sont pas construits pour cela; ils ne pourraient pas faire le voyage en hiver.

M. A. K. MACLEAN: A la page N—22 du Rapport de l'auditeur général, je trouve que l'on a payé la somme de $5,353 à la Nova Scotia Iron Works à Dartmouth. A-t-on demandé des soumissions pour ces travaux?

M. HAZEN: Le préposé aux achats me dit que l'on a demandé des soumissions pour ces réparations.

M. A. K. MACLEAN, Je constate à la page N-22 que l'on a payé à Stewart, Bruce et Cie, de Charlottetown, près de $3,000 pour réparations au steamer "Montcalm". On a payé aussi $4,500 à la même maison pour réparations au steamer "Earl-Grey". Ces deux comptes sont composés de petites sommes, mais le total pour l'année est assez fort. A-t-on demandé des soumissions pour ces travaux?

M. HAZEN: Le préposé aux achats me dit que le premier item est formé de différents petits comptes. La maison Stewart, Bruce

est pour bien dire la seule à Charlottetown possédant des usines convenables pour faire des travaux de ce genre, et c'est cette maison qui depuis plusieurs années, quelque soit le parti au pouvoir, qui fait les travaux du département de la Marine et des Pêcheries.

M. A. K. MACLEAN: Est-ce la seule maison à Charlottetown en état de faire ces travaux?

M. HAZEN: C'est ce que me dit le préposé aux achats.

M. A. K. MACLEAN: Quelle est la coutume au département lorsqu'il s'agit d'achats dépassant $100? Demande-t-on des soumissions aux amis du Gouvernement seulement, ou à tout le monde?

M. HAZEN: Dans plusieurs cas des soumissions sont demandées aux amis du Gouvernement. Dans d'autres cas on demande des soumissions aux adversaires comme aux amis du Gouvernement.

M. A. K. MACLEAN: Sur quel chiffre se base-t-on pour décider quand on doit demander aux amis du Gouvernement ou au public en général de faire des soumissions?

M. HAZEN: L'acheteur me dit qu'il suit aujourd'hui la coutume qui a été en vigueur les années précédentes. Il s'adresse aux principales maisons dans les différentes industries et leur demande de lui soumettre leurs prix pour ce qu'il lui faut. Il donne ensuite la commande au plus bas offrant, et tous les achats sont faits de cette façon.

M. A. K. MACLEAN: Mais quelquefois la concurrence est limitée aux amis du Gouvernement.

M. HAZEN: Je crois que c'est juste.

M. A. K. MACLEAN: Sans s'occuper du chiffre de la commande.

M. HAZEN: Lorsque les commandes sont très considérables, lorsqu'il s'agit de grands travaux en fer, etc., on demande des soumissions à tout le monde.

M. A. K. MACLEAN: Quels ordres le ministre a-t-il donnés aux acheteurs de son département à Saint-Jean, par exemple?

M. HAZEN: A Saint-Jean, on demande à quatre ou cinq différentes maisons de soumettre leurs prix.

M. A. K. MACLEAN: Amies du Gouvernement?

M. HAZEN: Je crois qu'elles sont toutes amies du Gouvernement.

M. MACLEAN: Il arrivera certainement un temps où le total des achats sera si considérable que le Gouvernement ferait bien de veiller plus aux intérêts du public qu'à ceux de ses amis.

M. HAZEN: Je crois que la concurrence est assez grande pour nous permettre d'acheter au plus bas prix possible.

M. MACLEAN: Quelle est la limite?

M. HAZEN: Il n'y a pas de règle stricte.

M. MACLEAN: L'agent du département à Saint-Jean doit-il prendre ses instructions du ministre?

M. HAZEN: Avant de donner une commande, l'agent est obligé de soumettre les prix au préposé aux achats à Ottawa, qui remplit ces fonctions depuis plusieurs années; ce dernier examine les prix afin de voir s'ils sont justes et raisonnables.

M. A. K. MACLEAN: Consulte-t-il le député de la ville et du comté de Saint-Jean?

M. HAZEN: Pas du tout; il ne consulte personne pour des questions de ce genre. Il a une très grande responsabilité sur les épaules comme préposé aux achats.

M. A. K. MACLEAN; Le ministre de la Marine a-t-il une liste de clients favoris à Saint-Jean?

M. HAZEN: Non.

M. MACLEAN: A Halifax?

M. HAZEN: Non.

M. MACLEAN: Où garde-t-on cette liste?

M. HAZEN: L'acheteur me dit qu'il n'a pas de liste, mais qu'il connaît les maisons dans les différentes branches de commerce, et c'est ce qui le guide.

M. MACLEAN: Ce n'était pas la coutume suivie sous l'ancien Gouvernement. Dans tous les cas, si elle existait, elle n'a jamais été approuvée par nos amis de la droite.

M. HAZEN: Le préposé aux achats me dit que le système aujourd'hui est exactement le même que celui suivi sous l'ancien Gouvernement.

M. MACLEAN: Le ministre de la Marine ne l'approuve pas.

M. HAZEN: Je n'étais pas député ici.

M. MACLEAN: Non; mon honorable ami n'était pas député fédéral, mais il a pris grand soin de faire savoir aux électeurs du Nouveau-Brunswick qu'il n'approuvait pas la coutume suivie à Ottawa. Je me rappelle

que dans un discours qu'il prononçait en 1911 à Saint-Jean il a condamné cette manière d'agir.

M. HAZEN: Je crois que mon honorable ami se trompe. Je ne crois pas avoir jamais prononcé dans ma vie un discours dans lequel j'ai condamné le mode d'achats du département de la Marine et des Pêcheries. J'aurais peut-être dû le condamner, mais je ne l'ai pas fait.

M. MICHAEL CLARK: L'honorable ministre a parlé contre la réciprocité.

M. HAZEN: Plusieurs fois.

M. GERMAN: L'usage adopté par le département des Chemins de fer et des Canaux, et je crois aussi par le département des Travaux publics, est de demander des soumissions par la voie des journaux pour toute adjudication dépassant $5,000.

M. HAZEN: Aucun achat dépassant $5,000 n'est fait pour le département de la Marine et des Pêcheries qu'après avoir demandé des soumissions; on en demande aussi très souvent pour des achats moindres.

M. GERMAN: Avec publicité et concurrence?

M. HAZEN: Oui.

M. SINCLAIR: Je désirerais avoir quelques renseignements au sujet de plusieurs comptes que je trouve à la page n° 13 du Rapport de l'auditeur, s'élevant à $20,431.50, payés à Geo. T. Davie & Son, de Lévis, pour réparations à un steamer. Le nom du steamer n'est pas donné. Je voudrais savoir si l'on a demandé des soumissions dans ce cas particulier, ainsi que pour les autres réparations à des steamers à Lévis; et si le public en général a été invité a faire des soumissions ou si les travaux ont été accordés à la suite d'une simple lettre à la maison?

M. HAZEN: Je ne saurais donner de renseignements exacts à mon honorable ami, vu que les paiements dont il parle ont été faits avant que je fusse ministre. Voici, je crois, quelles sont les circonstances dans ce cas particulier. Le "Earl Grey" avait été sérieusement endommagé en touchant terre dans un voyage qu'il faisait faire dans le bas du fleuve au Gouverneur général, et on l'envoya pour le faire réparer aux chantiers de Davie & Son qui étaient les locataires du bassin de radoub du gouvernement à Québec. Il n'y avait pas d'autre endroit où on pouvait le faire réparer. Je parle en ce moment de faits dont je ne suis aucunement responsable; mais on me dit que le coût des réparations a été estimé par l'inspecteur, M. Ferguson, et se basant sur cette estimation le ministre de cette époque a passé un contrat avec la maison Davie.

M. SINCLAIR: Le nom de la maison Davie apparaît dans un autre compte. Je lis a la page N—10:

Geo. T. Davie & Son, Lévis, pour remplacer l'hélice, etc., $3,094.

Ces réparations ont été faites au steamer "Champlain". A-t-on demandé des soumissions, et de quelle façon?

M. HAZEN: On m'informe que la maison Davie est la seule à Québec capable de faire des réparations à un navire au-dessous de sa ligne de flottaison. C'est la seule qui a les appareils de carénage voulus, et conséquemment on est obligé de s'adresser à elle pour des travaux de ce genre. On a pour habitude de faire faire une estimation soignée et un rapport complet par les fonctionnaires techniques du département, et on se base sur ce rapport pour accorder l'entreprise.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami peut dormir sur ses deux oreilles tant qu'il aura un préposé aux achats aussi honnête et aussi droit que le preposé actuel. Je puis témoigner de son habileté et de son honnêteté. Je suis tout de même surpris de voir l'honorable ministre parler avec autant de légèreté de l'usage d'accorder des entreprises à quelques favoris—des favoris torys, naturellement. Mon honorable ami n'était pas dans cette Chambre avant 1911 —il n'y a fait qu'une courte apparition en 1891—mais plusieurs membres de la droite, qui avant 1911 siégeaient à la gauche, étaient impitoyables dans leurs critiques de mon prédécesseur au ministère de la Marine, l'honorable L. P Brodeur, parce qu'il suivait la pratique qui a été acceptée et continuée par le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries. C'est la meilleure des justifications de la ligne de conduite suivie par l'honorable M. Brodeur. L'opposition conservatrice ne lui laissait aucun répit chaque fois qu'il acceptait une soumission pour réparation de navires de la part de soumissionnaires libéraux, quelque modérés que fussent les prix.

M. W. H. BENNETT: On lui faisait la guerre au sujet de son voyage en Angleterre.

M. LEMIEUX: Un tel voyage serait d'un grand bénéfice pour mon interlocuteur; mais il ne s'agit nullement ici de voyages en Angleterre ou au pays des Zoulous. Il s'agit de savoir si l'honorable député qui vient de m'interrompre a ou non attaqué le prédécesseur du ministre actuel de la Marine pour avoir adjugé à des soumissionnaires rouges des entreprises à des conditions pourtant fort acceptables. Le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries se charge de justifier complètement la conduite de M. Brodeur, en se retranchant derrière le précédent établi par celui-ci. On ne saurait guère s'attendre à autre chose de la part d'un gouvernement tory. Chaque fois que le ministère actuel est l'objet de la critique, la réponse invariable de ces messieurs, c'est qu'ils n'ont fait que suivre notre exemple. C'est admettre que notre administration de la chose publique a été honnête et juste, bien qu'ils aient trouvé à redire dans le temps. Leur dessein était uniquement de préjuger contre nous l'opinion des électeurs dans l'intérêt de leur parti. Je suis heureux de voir le ministre adopter la ligne de conduite suivie par son prédécesseur, M. Brodeur, et prendre conseil de l'habile et actif agent préposé aux achats par le gouvernement libéral, M. Doutre.

M. A. K. MACLEAN: Dois-je comprendre que tous les achats faits par le département doivent au préalable avoir reçu l'approbation de l'agent préposé aux achats?

M. HAZEN: Oui, jusqu'au dernier sou.

M. A. K. MACLEAN: En serait-il de même dans le cas de simples réparations à un navire?

M. HAZEN: La règle est la même dans tous les cas.

M. MACLEAN: Alors avant de commencer à réparer un navire, les prix pour les divers travaux doivent avoir été approuvés par le préposé aux achats; est-ce bien cela?

M. HAZEN: Il n'est entrepris aucun ouvrage de réparation de navires, ou autre semblable, avant que le préposé aux achats en ait donné l'ordre, et aucun compte n'est soldé avant d'avoir été examiné et vérifié par lui.

M. MACLEAN: Le ministre ne pense-t-il pas qu'il devrait établir une règle pour la gouverne de son employé, spécifiant les cas où il y aura lieu de recourir à l'adjudication par voie de publicité et de concurrence, et ceux dans lesquels l'entreprise pourra être adjugée directement aux amis du Gouvernement?

M. HAZEN: Dans les cas où l'opportunité de faire appel de soumissions n'est pas douteuse, le préposé aux achats s'adresse à moi ou à mon sous-ministre et nous débattons l'affaire. Au reste, mon habitude a été de m'en rapporter à la discrétion de mon agent dans les cas de cette nature.

M. SINCLAIR: Comment le préposé aux achats connaît-il ceux qui sont les amis du Gouvernement?

M. HAZEN: En sa qualité d'homme d'affaires il doit être assez bien renseigné à cet égard, j'imagine.

M. SINCLAIR: Supposons le cas d'achats à faire sur le littoral de ma circonscription pour fournitures d'un navire de l'Etat; par qui seront désignés les fournisseurs?

M. HAZEN: Je ne vois pas quelles marchandises on serait dans le cas d'acheter dans la circonscription de l'honorable député, sauf celles dont peut avoir besoin le commis aux vivres. Les commis aux vivres ont pleine latitude et peuvent acheter où il leur plaît.

M. J. J. HUGHES: Vous voulez dire les vivres?

M. HAZEN: Oui, je ne vois pas ce qu'ils pourraient trouver à acheter à part cela le long du littoral de Guysborough. Ces marchandises s'obtiennent, si je ne me trompe, aux agences par l'entremise des agents du département et non pas par celle des officiers des navires. Ils sont tenus de s'adresser aux agents du département, sauf dans le cas de nécessité imprévue, et où l'agent pourvoyeur ne peut être consulté à temps. Mais je ne me figure pas qu'aucun article d'importance soit acheté, si ce n'est par l'entremise des agents du département.

M. SINCLAIR: Le charbon?

M. HAZEN: La fourniture du charbon, si je ne me trompe, se fait par voie d'adjudication, et, du reste, le charbon est une marchandise dont le cours est bien établi.

M. LEMIEUX: A quels endroits du comté de Gaspé s'est-il procuré l'année dernière le charbon requis pour les vapeurs du Gouvernement?

M. HAZEN: D'un M. Carter, je pense.

L'hon. M. REID (ministre des Douanes): En réponse à la demande faite il y a un instant par l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), au sujet d'un yacht que le département des Douanes aurait acheté...

M. LEMIEUX: Un yacht ou bateau?

M. REID: Une note de l'aide-commissaire des Douanes que j'ai à la main m'informe que, au cours des derniers six mois, aucun yacht n'a été acheté par le département des Douanes et placé en hivernement à Prescott ou Kingston. En ce qui me regarde personnellement, si le département des Douanes avait fait l'acquisition d'un steamer et l'avait stationné sur un point du Saint-Laurent à l'ouest de Montréal, j'en aurais su quelque chose.

M. LEMIEUX: Et le yacht qu'on dit avoir été saisi et stationné à Prescott?

M. REID: Je dis qu'un yacht a été saisi à Prescott ou Brockville, et que seuls les gens ayant quelque réclamation à exercer à son égard ont été payés. Il fut sur le champ mis en radoub et réparé, et le département des Douanes a versé au département de la Marine et des Pêcheries le prix de ces réparations. Ce bateau fut ensuite remorqué jusqu'à Kingston, puis descendit le canal Rideau jusqu'à Ottawa, et d'Ottawa fut dirigé sur Saint-Jean directement; on ne s'en est aucunement servi sur le fleuve Saint-Laurent après sa sortie de la cale de Prescott.

M. LEMIEUX: Qui était le propriétaire du yacht et où était-il inscrit?

M. REID: C'était un yacht américain.

M. LEMIEUX: Le yacht devait être la propriété de quelqu'un; il aurait été facile de s'en assurer.

M. REID: Nous n'avions aucun moyen de nous en assurer.

M. LEMIEUX: Etait-ce le bateau-fantôme?

M. REID: Non, c'était l'"Albatross". Ce bateau avait fait le service un an sur le Saint-Laurent avant que nos agents découvrissent que c'était un yacht américain.

M. LEMIEUX: Combien a-t-il été payé en réparations, et combien a-t-il été distribué aux porteurs des réclamations?

M. REID: Si j'ai bonne mémoire, le capitaine avait une réclamation d'à peu près $150, et le mécanicien, de $300 ou $400. C'est tout ce que le département des Douanes a payé, à part la somme versée au département de la Marine pour réparations. Je ne saurais dire exactement à combien s'élevait cette somme. Sa réparation a nécessité une lourde dépense avant que le navire fût en état de faire le service à Saint-Jean (N.-B.), où on l'utilise actuellement.

M. J. J. HUGHES: Le ministre nous a dit que l'on se procure toujours le charbon par voie de publicité et de concurrence?

M. HAZEN: Aux endroits où l'on a besoin de fortes quantités de charbon, comme aux chantiers de Sorel et à Québec, en raison du grand nombre des navires à approvisionner, on fait appel de soumissions, mais il arrive qu'il soit nécessaire de l'acheter directement, par exemple, dans le cas de quantités assez petites, comme celle achetée de M. Carter, à Gaspé.

M. J. J. HUGHES: Comment procède-t-on lorsqu'on fait appel de soumissions?

M. HAZEN: Nous achetons de petites quantités aux prix courants, avec l'approbation du préposé aux achats.

M. J. J. HUGHES: Comment s'assure-t-on du prix courant?

M. HAZEN: Le prix courant d'une marchandise ordinaire, dans un endroit quelconque et à un moment donné, est en général assez bien connu. M. Doutre, préposé aux achats, m'informe qu'il a une liste indiquant quels sont les prix qu'on peut raisonnablement payer pour le charbon sur les divers points du Canada.

M. J. J. HUGHES: Comment se fait-il alors qu'une certaine quantité de charbon dit "tout-venant de la mine" a été achetée à Charlottetown au prix de 5 dollars par tonne, tandis qu'une certaine quantité de charbon pour steamer, qui est d'une qualité supérieure, a été payée $5.75 la tonne?

M. HAZEN: Le préposé aux achats m'informe que celui qui nous fournissait le charbon à $4.70 la tonne se trouva court de charbon et nous fûmes contraints de payer plus cher pour une petite quantité livrable en temps opportun pour nous. C'est là, semble-t-il, un cas exceptionnel.

M. CARROLL: Lorsqu'un ministère a des services qui utilisent autant de charbon, que celui de la marine, ne vaudrait-il pas mieux traiter à forfait, directement avec les charbonnages, plus particulièrement dans les Provinces maritimes?

M. HAZEN: C'est ce que nous faisons.

M. CARROLL: Vous ne traitez pas à forfait pour le charbon dont vous avez besoin sur le Saint-Laurent?

M. HAZEN: Oui, c'est ce que nous faisons. Nous traitons directement avec les charbonnages pour le charbon livré à Sorel, à Québec, à Saint-Jean, à Halifax, à Montréal. L'on m'apprend que la Nova Scotia Steel Company a la plus grosse part du contrat.

M. CARROLL: Quel prix le ministère paye-t-il à la compagnie charbonnière?

M. HAZEN: L'on m'informe que les prix sont les suivants: $4.03 par tonne, livrée à Sorel et Québec; $4 par tonne, livrée à Montréal, dans la route à charbon; $3.75 à Halifax, et environ $3.80 à Saint-Jean.

M. LEMIEUX: Que payez-vous à Gaspé?

M. HAZEN: 48 tonnes ont été achetées à Gaspé de M. A. T. Carter à $5 la tonne et 100 tonnes à $5.50.

M. LAW: Le ministère a-t-il affirmé que le restaurateur, dans les bateaux du gouvernement, exerce la faculté, à son gré, d'acheter les provisions?

M. HAZEN: Il en est ainsi.

M. LAW: Existe-t-il un comité du patronage à Yarmouth?

M. HAZEN: Un quoi?

M. LAW: Un comité tory du patronage.

M. HAZEN: Je ne sache pas qu'il existe un semblable comité.

M. LAW: Je puis apprendre au ministre, qu'aussitôt après le changement de ministère, à la première visite que fit à Yarmouth le restaurateur du bateau-phare, le "Lurcher", il fut avisé, même avant de descendre, par une personne du comité de patronage à Yarmouth, d'avoir à acheter ses provisions à un certain endroit. Je n'ai rien à dire contre ceux à qui on lui dit de s'adresser pour ces achats, mais il en résulte ceci: ce commissaire était lié par contrat avec le ministère de la Marine pour l'approvisionnement à prix déterminé par tête et il croyait qu'on dût lui permettre d'acheter lui-même ces provisions là où il pouvait se les procurer au meilleur prix. Ces personnes composant le comité du patronage, ne lui ayant pas seulement conseillé, mais ordonné, d'acheter de certaines personnes, il se démit de ses fonctions, parce qu'il ne voyait plus la possibilité de réaliser un bénéfice suffisant et un nouveau restaurateur le remplaça.

M. HAZEN: Il fut bien sot de lâcher sa situation, parce que personne à Yarmouth, ou ailleurs, n'avait eu du ministère l'autorisation de le forcer à se démettre, ou de l'empêcher d'acheter ses provisions de qui que ce soit, avec qui il lui aurait plu de traiter. Le contrat qu'il détenait du ministère de la Marine l'obligeait à approvisionner le personnel et les officiers à tant par tête et tout ce qu'il avait à faire c'était d'exécuter son obligation honnêtement.

M. CARROLL: Les approvisionnements de charbon que le ministère de la Marine se procure des compagnies sont-ils achetés par adjudication sur soumissions?

M. HAZEN: Oui.

M. LAW: Je désire que le ministre de la Marine soit bien clair sur ce point: les restaurateurs sont libres, sans risquer de perdre leur situation, d'acheter les provisions là où ils le croient bon.

M. HAZEN: C'est cela même. Le ministère fait une convention avec eux et il ne lui reste plus qu'à voir à ce qu'ils l'exécutent convenablement.

M. LAW: Je suis très heureux d'entendre les affirmations du ministre, parce que je ne trouve que juste que ces restaurateurs, puisqu'ils sont eux-mêmes liés sur le prix, puissent acheter à aussi bon compte que possible.

M. A. K. MACLEAN: Le ministère couvrira-t-il toujours le commissaire du bord, disons par exemple de Saint-Jean, lorsqu'il achètera ses approvisionnements à l'endroit où on les lui vendra le moins cher?

M. HAZEN: Il n'y a pas de commissaire pourvoyeur à Saint-Jean, mais nous protégerons certainement le commissaire du bord qui, à Saint-Jean, ou ailleurs, après en avoir référé à l'acheteur du ministère à Ottawa, aura été autorisé à acheter et lorsque l'acheteur à Ottawa certifiera que les prix payés sont convenables.

M. A. K. MACLEAN: Et vous ne prêteriez pas attention aux protestations que ferait, disons, un candidat conservateur défait, contre de tels achats et vous ne donneriez pas suite à la demande de destitution qu'il vous ferait de ce commissaire?

M. HAZEN: Toutes choses égales, un gouvernement, quel qu'il soit, préférera qu'on achète de ses amis plutôt que des autres. C'est le principe de la règle de conduite qui a été suivie par tous les gouvernements qui ont la même forme que la nôtre, depuis

le commencement des temps. En ce qui concerne ces achats, je suis convaincu qu'il n'existe pas de port au Canada où l'on ne puisse acheter de personnes d'une couleur politique quelconque à aussi bon compte, que des personnes de l'autre couleur politique. Toutes choses égales d'ailleurs, il conviendrait, je crois, que les acheteurs achètent des amis du Gouvernement, mais je ne demanderais pas au commissaire d'acheter des amis si l'intérêt public devait en souffrir ou s'il devait payer plus cher.

M. A. K. MACLEAN: Quelles mesures le ministère prend-il pour protéger un agent pourvoyeur contre un comité du patronage.

M. HAZEN: L'agent pourvoyeur à Ottawa a une connaissance complète de la valeur des produits, sans quoi ses services n'auraient pas été retenus. Il connaît leur valeur à Saint-Jean, à Halifax ou ailleurs et il ne certifiera pas la facture et ne permettra pas que les marchandises soient payées si les prix ne sont point légitimes.

M. A. K. MACLEAN: Alors, pourquoi permettre l'existence d'un comité du patronage?

M. HAZEN: Mon honorable ami est un homme politique de trop d'expérience pour qu'il puisse se permettre de semblables questions. Il sait que lorsque son propre parti, ou tout autre, était au pouvoir, que des gens, dans les comtés s'organisaient eux-mêmes en comité du patronage et faisaient des représentations au député de leur comté, ou au Gouvernement, concernant les nominations aux emplois, les personnes de qui il convenait d'acheter, et ainsi de suite. Tout cela est très bien, mais en fin de compte il faut que la responsabilité de ce qui est fait retombe sur la tête du chef du ministère, ainsi que sur les fonctionnaires en charge et ils verront à ce que l'intérêt public soit sauvegardé. Je crois que nous parlerions d'une façon peu sensée en disant qu'un Gouvernement ne doit pas favoriser ses amis. Tout Gouvernement favorisera ses amis s'il le peut et si en le faisant il ne contrevient pas à l'intérêt public. Mais un Gouvernement n'a pas le droit d'acheter de ses amis de préférence aux autres s'il doit payer un prix plus élevé. Je crois que c'est là un principe honorable, étant donné notre système de gouvernement par les partis et lorsque quelqu'un prétend qu'un Gouvernement ne devrait pas favoriser ses amis, quand il le peut sans atteinte à l'intérêt public, ce quelqu'un ne parle pas sincèrement et ne dit pas ce que dans le fond de son cœur il sait être la règle de conduite en usage partout aujourd'hui.

M. LEMIEUX: Le ministre a-t-il objection à nous montrer la liste du patronage de son ministère?

M. HAZEN: M. Doutre dit qu'il n'a pas de liste de patronage.

M. A. K. MACLEAN: Je suppose que dans certains comtés c'est et ça été la coutume de former des comités de patronage, mais j'ai bien peu de respect pour le député qui permet cela et qui ne prend pas lui-même la responsabilité des choses.

M. HAZEN: En fin de compte, c'est le député qui doit assumer la responsabilité.

M. A. K. MACLEAN: C'est un vice de notre sytème politique. Je ne me plains pas que les ministres s'adressent de préférence aux amis lorsqu'il s'agit d'achats, mais le ministre de la Marine invoque pour justifier cette manière d'agir la prétention que l'intérêt public n'en souffre pas. Je prétends que l'intérêt public en souffre souvent et nous pourrons, avant que la session ne soit terminée, démontrer à certains ministres, que par suite du système du patronage l'intérêt public a souffert. Si le ministre persiste à dire qu'il faut acheter des amis du Gouvernement il devrait établir une règle de conduite pour guider les fonctionnaires dans son application; il conviendrait d'établir des bornes soit dans la somme à dépenser soit dans la quantité des achats. On a souvent, cet après-midi, demandé au ministre de dire quelle était la règle et il n'a pas pu le faire.

M. HAZEN: Les instructions générales que reçoit l'agent pourvoyeur sont celles-ci: il doit tout d'abord acheter les marchandises au meilleur prix dans l'intérêt du ministère et dans l'intérêt public. Je suis convaincu que l'agent pourvoyeur de mon ministère se conforme à cette règle. Si l'honorable député peut me montrer que, dans mon ministère, nous ayons acheté quoi que ce soit à un prix excessif, j'en serai très surpris vraiment. Il peut arriver un cas spécial ou une erreur accidentelle ait pu être commise, mais je crois que tout ce que nous achetons, nous l'achetons à des prix convenables et dans plusieurs cas nous achetons certains articles à meilleur marché que les particuliers peuvent se les procurer.

M. A. K. MACLEAN: Je n'avais pas particulièrement en vue le ministère de la Marine, lorsque j'ai fait cette observation; je ne pensais qu'au principe.

M. GERMAN: Il y a déjà nombre d'années que l'acheteur du ministère de la Marine et des Pêcheries occupe cette position.

M. HAZEN: Il occupe ce poste depuis quelques années.

M. GERMAN: Autant que je sache, ce monsieur a toujours judicieusement exercé les devoirs de son office à la satisfaction générale. Je ne vois donc pas comment il pourrait commettre des erreurs à l'heure actuelle, après avoir accompli son devoir à la perfection, dans le passé.

M. J. J. HUGHES: De quelle façon choisit-on les équipages des brise-glace et des autres navires de l'Etat.

M. HAZEN: Ils sont choisis par les agents du ministère. Je n'ai aucune hésitation à déclarer, cependant, que l'agent du ministère à Charlottetown, par exemple, consulte les députés ministériels du comté, MM. McLean et Nicholson, et accepte leurs recommandations. Mais elles ne valent qu'en autant que les gens recommandés établissent qu'ils sont aptes au service, à la satisfaction de l'agent. Si les gens que recommande le député d'un comté possèdent toutes les qualifications désirées, l'agent est parfaitement dans son droit de les accepter.

M. HUGHES: Je pensais que l'on consultait les capitaines relativement au choix de leurs équipages.

M. HAZEN: L'agent consulte probablement le capitaine.

M. HUGHES: L'agent a-t-il le privilège de refuser tout homme qu'il sait ne pas avoir les qualifications voulues?

M. HAZEN: Si le capitaine d'un navire déclare qu'un marin n'est pas qualifié, on ne le force pas à le prendre. Obliger un capitaine à engager un marin incompétent serait nuisible à l'efficacité du service.

M. A. K. MACLEAN: Afin d'obtenir les suffrages des électeurs dans certaines parties du Canada, le présent premier ministre, au cours de la campagne de 1911, avait promis de procurer aux pêcheurs des secours médicaux et des médicaments gratuits.

M. HAZEN: Nous ne pouvons raisonnablement discuter cette question avec cet item, qui relève du ministère de la Marine.

M. A. K. MACLEAN: Je pensais que le docteur et les médicaments auraient pu être transportés à bord de ces navires.

M. HAZEN: Nous pourrions plus utilement discuter cette question, lorsque nous aborderons les crédits des Pêcheries. Tout de même, je n'ai pas d'objection à ce qu'on la discute de suite, si vous le désirez.

M. A. K. MACLEAN: C'est ce que je désire.

M. HAZEN: Les officiers du ministère des Pêcheries sont à étudier la question sur toutes ses faces. Ils sont à la recherche d'un système qui permettrait de fournir gratuitement aux pêcheurs des secours médicaux, et cela à la satisfaction de tous; mais c'est un problème difficile à résoudre. Malgré que plusieurs de ces fonctionnaires soient des gens d'expérience et qu'ils aient pris l'avis de gens du dehors, députés et autres qui s'intéressent à cette question, ils rencontrent de grandes difficultés pour élaborer un projet satisfaisant, tout en restant dans les bornes d'une dépense raisonnable. Nous ne désespérons pas de trouver une solution à ce problème, bien qu'il soit hérissé de difficultés.

Je n'ai été mis au courant de la question qu'après les élections, lorsque j'eus été élu député et devint l'un des membres du cabinet.

M. SINCLAIR: A-t-on l'intention de fournir gratuitement des secours médicaux et des médicaments à tous les pêcheurs du Canada et à leurs familles?

M. HAZEN: Nous n'avons rien à gagner à discuter les détails d'un projet qui est actuellement à l'étude et qui n'a pas encore été mûri.

M. A. K. MACLEAN: Quels sont les fonctionnaires qui s'occupent de cette affaire?

M. HAZEN: Le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, le surintendant des pêcheries et d'autres.

M. LEMIEUX: A propos de la construction des navires au Canada, est-ce l'intention de mon honorable ami de mettre en chantier, ici, à l'avenir, les navires du même type que ceux qui sont actuellement au service du ministère de la Marine et des Pêcheries? Je désirerais que mon honorable ami fasse une déclaration catégorique à ce sujet; car vu le tirant d'eau et le tonnage de ces navires, il me semble que les constructeurs maritimes canadiens de-

vraient avoir la première chance. On ne devrait pas hésiter à donner la préférence à nos constructeurs de navires; on ne devrait pas se contenter de les faire soumissionner, mais aussi leur accorder les entreprises.

M. HAZEN: Depuis que je suis à la tête de ce ministère, pas un seul dollar de notre argent n'a été payé à l'étranger, pour la construction de navires. Lorsque je pris charge de ce ministère, certains navires destinés à faire le service à la Colombie-Anglaise et le phare flottant de Halifax étaient déjà en chantiers. Ces navires ont été terminés. Ma politique pour l'avenir, c'est de faire construire au pays, avec l'assentiment du cabinet, tous les navires qu'il faudra pour les besoins du ministère de la Marine et des Pêcheries.

A l'heure actuelle, le constructeur canadien n'est pas protégé du tout quant aux navires de cette classe. Les vaisseaux construits en Angleterre entrent ici libres de tout droit; ils arrivent complètement équipés de toutes façons avec même leurs serviettes de table et leur vaisselle. Les salaires sont bien moins élevés en Angleterre qu'ici. La conséquence, c'est que le constructeur maritime canadien ne peut concourrir avec avantage, quand il s'agit de la construction des navires requis pour le service du l'Etat. On est actuellement à construire deux dragues à Collingwood, qui sont destinées au creusage du Saint-Laurent; elles seront prêtes pour la prochaine saison. On en a commencé la construction depuis que j'ai l'honneur de présider aux destinées du ministère de la Marine et des Pêcheries. La première condition imposée aux soumissionnaires quant à la construction du brise-glace, auquel j'ai déjà fait allusion au cours de ce débat, c'est qu'il doit être construit au Canada. A mon sens, il est impossible de protéger l'industrie de la construction maritime au Canada de la même manière que les autres industries. La seule forme de protection que nous pourrions lui accorder, ce serait d'offrir une prime de tant par tonne sur les navires construits au Canada. Maintenant, que le pays soit ou non favorable à cette politique, c'est là une question à laquelle je ne saurais répondre pour le moment.

M. LEMIEUX: Que l'honorable ministre me permette de lui offrir mes félicitations pour la politique qu'il vient de formuler. Elle devrait en appeler au cœur de tout Canadien qui aime son pays. Le Gouvernement fédéral a déjà dépensé de fortes sommes, pour encourager des boni à certaines compagnies de construction maritime, et il serait vraiement pitoyable de voir des compagnies étrangères obtenir la préférence sur les nôtres quand il s'agit de construire des navires qui peuvent évidemment l'être au pays.

J'espère que l'on fera construire le nouveau brise-glace au Canada, et qu'il sera l'un des plus beaux navires de la flotte du Gouvernement. J'en appelle au témoignage de mon honorable ami, quant à l'habileté de nos constructeurs maritimes. Nous l'avons constatée, l'année dernière, lorsqu'ensemble, nous avons visité le "Dollard" et le "Bellechasse" à Kingston. A mon sens, ces deux vaisseaux parlent hautement en faveur de l'habilité des constructeurs canadiens.

On peut dire la même chose des autres vaisseaux qui sont sortis des chantiers de Sorel, et probablement aussi des chantiers des Provinces maritimes. Nous avons encore le "Montmagny," un magnifique navire, très bien équipé, qui a un tonnage et un tirant d'eau assez considérables. Je ne vois donc pas pourquoi, à l'avenir, quand il s'agira de vaisseaux de cette classe, nous ne donnerions pas la préférence aux compagnies canadiennes. A tout événement, l'honorable ministre vient de formuler la politique qu'il entend suivre, et je ne puis m'empêcher de le féliciter sincèrement pour la décision qu'il a prise à ce sujet.

M. ROSS: J'approuve entièrement les remarques que vient de faire l'honorable député de Rouville relativement à la construction des navires au Canada par des ouvriers canadiens. Dans le rapport de l'auditeur général, j'ai remarqué un passage annonçant que l'année dernière on a vendu $5,000 à un nommé Armstrong, un navire appelé le "Kestrel".

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries aurait-il l'obligeance de déclarer quelle est la politique que l'on suit relativement aux vieux vaisseaux? Sont-il vendus à l'encan public, par soumission ou de toutes autres manières?

M. HAZEN: Le "Kestrel", qui était sous la dépendance du ministère de la Marine, avait été condamné sans rémission par tous les fonctionnaires du département.

M. LEMIEUX: Quel âge avait-il?

M. HAZEN: C'était un très vieux navire devenu inutile. Nous avons demandé des soumissions publiques; mais nous n'en avons pas reçu. Quelqu'un en offrit en-

suite $2,500; mais le sous-ministre, qui s'occupait de l'affaire, déclara que le navire valait $7,500. Nous avons persisté à demander ce prix pendant quelque temps, mais sans succès. C'est alors que nous reçumes une offre de $5,000, et nous avons décidé qu'il valait mieux le vendre à ce prix-là. Nous avons été payés, et c'est mon opinion que l'acquéreur a toujours regretté son marché depuis.

M. ROSS: Combien avait-il coûté?

M. HAZEN: Je ne possède pas ce renseignement.

Examinateurs des capitaines et seconds, $16,500.

M. LAW: Quel est le traitement de l'examinateur des capitaines et seconds à Yarmouth?

M. HAZEN: L'examinateur à cet endroit, le capitaine Murphy, reçoit un salaire de $300.

M. LAW: Le capitaine Bradford Hilton dirige une école à Yarmouth; n'a-t-il pas droit à recevoir un salaire tout comme les officiers stationnés à Québec, à Collingwood, à Sydney-nord et à Victoria?

M. HAZEN: On me dit qu'il n'est pas un employé du ministère, et qu'il tient une école, où il reçoit le prix de ses leçons de ceux à qui il donne l'enseignement.

M. LAW: Est-ce là un motif de ne pas mettre M. le capitaine Hilton sur la liste, avec ceux de Québec, de North-Sydney et autres villes où il se tient des écoles? Nous avons toujours eu une école à Yarmouth, et nombre de maîtres et contremaîtres y reçoivent leur instruction. M. Murphy en tenait une depuis un certain nombre d'années quand il a été nommé examinateur, et, naturellement, il n'a pas pu continuer son école. Je sais que M. le capitaine Hilton avait demandé au ministère une place. C'est un homme très capable, et, comme il conduit une école semblable à celle que des fonctionnaires conduisent dans les autres villes, il me semble qu'il a droit à un salaire.

M. HAZEN: L'homme qu'a mentionné mon honorable ami préférerait peut-être ne pas abandonner son école, où il reçoit le prix de l'enseignement qu'il donne, attendu que, de cette manière, il gagne peut-être plus qu'il n'aurait du Gouvernement. Je ne crois pas que la présente administration ait jamais songé à établir des écoles publiques dans les centres où il existe déjà des écoles particulières. Les écoles publiques sont établies dans les villes seulement où il se trouve des personnes désireuses d'être enseignées et où il n'existe pas d'écoles particulières.

M. SINCLAIR: A quels endroits le Gouvernement a-t-il établi de ces écoles?

M. HAZEN: Il y a cette année des écoles de navigation à Vancouver, à Collingwood, à North-Sydney, Québec, Yarmouth, Halifax et Saint-Jean. L'instructeur à Vancouver est le capitaine Eddie; à Collingwood, le capitaine Coles; à Québec, le capitaine Lachance; à North-Sydney, le capitaine Sutherland; à Saint-Jean, le capitaine Cole, et, pour Halifax, c'est au Technical College que l'enseignement est donné.

M. SINCLAIR: Combien de patrons et combien de seconds ont passé l'année dernière?

M. HAZEN: Dans la division de l'Est, 70 maîtres et 38 contremaîtres; dans la division des eaux intérieures, 85 maîtres et 37 contremaîtres; dans la division de l'Ouest, 43 maîtres et 48 contremaîtres.

M. SINCLAIR: Est-ce que le ministère fait une distinction entre les capitaines au long cours et les capitaines côtiers?

M. HAZEN: Cette liste ne fait pas la distinction.

M. SINCLAIR: Peut-être n'y a-t-il aucun capitaine de long cours qui vous fasse une demande?

M. HAZEN: Je ne sais, mais il doit y en avoir.

M. LAW: Quelques capitaines de long cours ont passé l'année dernière. Quelle est la rétribution payée aux examinateurs?

M. HAZEN: Le capitaine J. E. Murphy, à Yarmouth, $300; le capitaine James Sutherland, à North-Sydney, $300; le capitaine Alexander Cameron, à Charlottetown, $600; à Québec, l'examinateur, qui est le capitaine Lachance, tient aussi une école, et fait quelque autre besogne, à cause de quoi il reçoit davantage. Le capitaine George C. Coles, à Collingwood, reçoit $200; le capitaine A. D. Grant, à Edmonton (Alberta), $200; le capitaine M. Thordarson, à West-Selkirk (Man.), $200; le capitaine James Gaudin, à Victoria, $200; le capitaine Geo. Hallett, à Nelson, $200; et $1,800 à l'examinateur en chef des patrons et seconds pour la division de l'Atlantique, qui est le capitaine W. R. Lugar, d'Halifax. Pareille somme de $1,800 est donnée au capitaine H. W. King, l'examinateur en chef à Toronto, et au capitaine Chas. Eddie, de Vancouver,

l'examinateur en chef de la côte du Pacifique.

M. LAW: J'observe que le capitaine Murphy, l'examinateur à Yarmouth, reçoit $300 seulement, alors que l'examinateur à Charlottetown a $600. Le capitaine Murphy est un des meilleurs hommes que l'on puisse trouver au Canada pour cette charge et une somme de $500 semble être bien médiocre.

M. HAZEN: La raison en est que M. Cameron a toute la province de l'île du Prince-Edouard et la côte septentrionale du Nouveau-Brunswick sous ses soins.

M. LAW: Il n'y a plus qu'un examinateur à la Nouvelle-Ecosse.

M. HAZEN: Il y en a un à Halifax, un autre à Yarmouth et un troisième à North-Sydney.

M. LAW: S'il y a moyen pour le ministre de donner davantage au capitaine Murphy, j'en serais heureux, vu que c'est un homme de haute valeur pour cette charge.

M. HAZEN: Le traitement semble minime, mais ils sont tous, à peu de choses près, sur un pied d'égalité. J'examinerai cette question.

Récompenses pour secours aux naufragés, y compris les postes de sauvetage, $125,400.

M. KYTE: D'après quelles règles ces récompenses sont-elles accordées?

M. HAZEN: Le gros de cet item va aux postes de sauvetage. Quant aux récompenses pour secours aux naufragés, la marche ordinaire est que quelqu'un du voisinage écrive au ministère lui signalant quelque acte digne d'attention. La lettre va au chef du bureau de sauvetage, M. le commandant Thompson, autrefois officier dans la marine royale, qui fait un rapport. Au cas où le ministre trouve qu'il y a lieu, il donne ordre de faire remettre à la personne mentionnée dans la lettre un télescope, une montre ou quelque autre chose en signe de reconnaissance. Jamais il ne donne de récompense à quelqu'un qui serait à l'emploi du ministère.

M. KYTE: Est-ce que le commandant Thompson fait des recherches relatives aux circonstances de l'acte signalé?

M. HAZEN: Il existe un imprimé où une série de questions sont faites auxquelles il faut répondre.

M. KYTE: Je me rappelle le cas d'un vaisseau jeté à la côte dans la région de l'Ardoise, comté de Richmond. La goélette "Bohémia", de Terre-Neuve, chargée de poisson, avait frappé un récif et l'équipage a été secouru par des gens de la région, un nommé Thomas Clannon et ses frères. Au péril de leur propre vie, ils ont pu amener à terre les hommes de l'équipage, et ce serait là, il me semble, un exploit qui mérite une récompense.

M. HAZEN: Je ferai adresser à mon honorable ami l'imprimé dont je parle.

M. LAW: Le ministre n'a pas dû oublier que, le 17 janvier, je lui ai fait parvenir une lettre recommandant à son attention le capitaine Edgar McKinnon du vapeur "Westport" et le capitaine Adelbert McKinnon du vapeur "John L. Cann", qui ont montré beaucoup de bravoure et d'habileté en secourant les passagers de l'équipage du vapeur "Cobequid", échoué sur le récif de Trinity. Si le ministre veut bien examiner cette affaire, je suis sûr qu'il sera d'avis de récompenser ces deux capitaines aussi bien que les gens de leurs équipages pour ce qu'ils ont fait. Dans tous les journaux du pays, comme aussi de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, on a fait l'éloge de ces deux capitaines pour la bravoure qu'ils ont déployée dans la circonstance. Le vapeur "Westport", qui est de faible dimension, a été le premier à se porter au secours du vaisseau en détresse et soixante-deux des passagers et des hommes de l'équipage ont été sauvés avant la nuit, après avoir été, pendant trente-six heures, exposés à des dangers indescriptibles, avec la prespective d'être à tout moment emportés par la vague. Ils ont été secourus et mis à terre à Yarmouth, cette nuit-là. Le "John L. Cann" est arrivé tout de suite après le "Westport" et il a pu arracher au danger tous ceux qu'il y avait là, moins le capitaine et dix hommes de l'équipage, qui sont demeurés à bord jusqu'au lendemain matin. Ces derniers ont alors été sauvés et amenés à Saint-Jean. Je demanderais au ministre de tenir compte de ces choses, et j'espère qu'il sera donné à ces hommes la récompense qu'ils méritent. Je doute que l'on puisse trouver à la Nouvelle-Ecosse deux autres hommes capables d'effectuer un pareil sauvetage. Ce sont des marins accomplis, nés de familles habitués à la mer, occupant de hautes positions comme capitaines de navires à la Nouvelle-Ecosse, province qui produit quelques-uns des hommes les meilleurs et les plus héroïques du monde. Je recommande cette affaire à l'attention du

ministre, et j'espère que l'administration donnera à ces hommes aussi bien qu'à leurs équipages la récompense qu'il convient.

M. HAZEN: Ce n'est pas la première fois que l'honorable député de Yarmouth appelle mon attention sur cette affaire. Elle m'a été signalée également par l'honorable député de Digby (M. Jameson). Tous deux m'ont écrit à ce sujet. L'honorable député de Digby (M. Jameson) m'en avait parlé une couple de jours auparavant, et il m'a ensuite adressé une lettre qui m'est arrivée le même jour que celle de l'honorable député de Yarmouth. Ils ont l'un et l'autre bien fait en appelant mon attention sur la conduite courageuse des capitaines et des équipages du " Cann " et du " Westport ". Aussi, avons-nous sur-le-champ donné ordre au capitaine Thompson de s'informer sans délai des circonstances de l'affaire et de nous adresser un rapport. Le ministère s'en occupe, et une décision sera prise aussi rapidement qu'il est possible. Les récompenses accordées ne sont pas en espèces, mais c'est une montre, un télescope ou autre chose de cette sorte que l'on donne, simplement pour montrer que le Gouvernement apprécie un acte de bravoure exécuté dans l'accomplissement d'un devoir. Ceux-là qui les reçoivent les préfèrent peut-être à de l'argent.

M. J. J. HUGHES: C'est là une branche du service où la politique devrait être exclue, mais où, malheureusement, dans ma province tout au moins, la politique trouve à pénétrer. A la dernière session, j'ai demandé au ministre, par une question inscrite au Feuilleton, les pièces relatives au renvoi de M. McIntosh, capitaine du poste de sauvetage de Souris, et le ministre m'a répondu qu'il ne voulait pas rendre public le motif de la destitution de M. McIntosh.

Je pensais que l'affaire devait être grave: Le ministre me dit que je pourrais lire les documents dans son bureau. Je m'y rendis et constatai que l'accusation portée contre M. McIntosh portait qu'il faisait quelquefois un usage immodéré d'eau-de-vie. Je fus bien aise de savoir que c'était la seule accusation portée contre lui. Or, bien que cette accusation soit peut-être fondée, il faut ajouter que le successeur de McIntosh est encore plus coupable que lui à cet égard. McIntosh avait reçu une des récompenses en question, pour bravoure déployée en matière de sauvetage.

De concert avec un autre jeune homme, il avait volontairement offert d'aller au secours de deux hommes en imminent danger de mort, par une nuit fort orageuse. A force de courage et d'habilité, ils réussirent à sauver ces deux individus qui s'étaient réfugiées dans les haubans de leur navire. M. McIntosh a en outre reçu la médaille Carnegie pour ce même acte de bravoure, et voilà l'homme qu'on a congédié du service de l'Etat. Le ministre de la Marine et des Pêcheries devrait donner publicité à l'accusation portée contre McIntosh, afin que le public ne s'imagine pas qu'une tache bien grave ait été imprimée à sa réputation. Sans doute le ministre se sera laissé involontairement influencer par des considérations d'ordre politique. Voici une autre question que je désire poser ici: pourquoi John Ryan a-t-il été congédié du poste de sauvetage de Priest-Pond, et remplacé par M. Campbell?

M. HAZEN: Je n'ai pas les documents ici. Si l'honorable député veut bien poser de nouveau sa question à un autre moment, peu importe l'item alors en discussion, je lui donnerai des éclaircissements voulus.

M. J. J. HUGHES: Je voudrais en outre savoir pourquoi, l'été dernier, on a enlevé le hangar des embarcations à Souris. Je tiendrais à connaître les détails.

M. HAZEN: J'irai aux renseignemnts.

M. SINCLAIR: Le ministre pourrait en outre utilement nous donner la liste des membres du personnel de sauvetage qui ont été congédiés, au cours de l'année dernière. L'an dernier, je suis allé aux renseignements et de dix-neuf postes de secours installés sur le littoral, j'ai constaté qu'on avait renvoyé douze membres du personnel, et quelques-uns d'entre eux, sans aucune forme de procès ou d'enquête. Dans mon comté il y avait un individu qui avait reçu une de ces récompenses de l'Etat en reconnaissance d'actes de bravoure remarquables en matière de sauvetage. Il comptait trente-quatre années d'états de service et c'était un employé d'élite. On l'a congédié sans aucune forme de procès et paraît-il pour motifs d'ordre politique. Si on a ainsi congédié tous les membres du personnel de sauvetage adhérents du parti libéral, il importerait de le savoir. Il conviendrait qu'on nous dressât une liste complète de tous les employés ainsi congédiés.

M. HAZEN: Le sous-ministre m'informe que John Ryan, que l'honorable député

(M. Hughes) vient de mentionner, s'est démis de plein gré de ses fonctions. Il n'a nullement été congédié.

M. SINCLAIR: Le ministre voudrait-il bien nous fournir cette liste?

M. HAZEN: Oui.

Enquête sur les sinistres maritimes, $18,400.

M. HAZEN: Ce crédit est similaire à celui du dernier budget il y figure les frais de route du commissaire enquêteur fédéral des sinistres maritimes, ceux du commissaire enquêteur britannique, ceux de tous les témoins, les appointements du commissaire préposé aux enquêtes sur les sinistres maritimes en Colombie-Anglaise, les rémunérations des sténographes, les services des avocats, des experts, des interprètes, les rapports et les frais de dactylographie, les enquêtes préliminaires, les frais d'impression, les dépenses casuelles, les honoraires afférents aux services des commissaires enquêteurs sur sinistres maritimes. Ce dernier item est de peu d'importance.

M. LEMIEUX: Le ministre voudrait-il bien nous renseigner sur la décision prise au sujet de l'accident arrivé au vapeur "Lady of Gaspé", au cours d'un voyage dans le Saint-Laurent, l'été dernier, près du Cap-de-la-Madeleine ?

M. HAZEN: Dans l'état que j'ai sous les yeux il ne figure que les accidents de l'année dernière. J'irai aux renseignements au sujet de la question posée par l'honorable député.

M. LEMIEUX: Plus tard. Le hasard veut que je connaisse les propriétaires de ce navire, les messieurs Bouchard frères, de Québec, citoyens fort respectables et excellents navigateurs. Les conclusions du rapport leur sont défavorables et je ne veux nullement en discuter la légitimité. Je ne suis pas au courant des faits. Je n'ai pas suivis attentivement l'affaire et c'est dans les comptes rendus des journaux que j'ai puisé mes renseignements. De fait, je sais que le commissaire, nommé par le département, a déclaré qu'ils avaient manqué à leurs obligations; mais, à la suite de l'enquête, ils se sont plaints qu'on ne les avait pas mis en mesure de s'expliquer clairement. Et la raison alléguée, c'est que le commissaire ne parle pas le français. Je ne saurais dire si cette prétention est oui ou non exacte.

Je me borne à répéter l'allégation d'un des défendeurs en cette affaire.

[M. Hazen.]

M. HAZEN: Est-ce que le commissaire n'avait pas des experts comme adjoints?

M. LEMIEUX: Je se saurais dire; c'est possible.

M. HAZEN: En pareille matière, à mon avis, il devrait y avoir des experts en matière nautique connaissant familièrement la langue française.

M. LEMIEUX: C'est possible. Un des griefs, m'affirme-t-on, c'est que l'affaire n'a pas été bien élucidée, parce que le commissaire ne parlait pas le français. Il est possible qu'il y eût là d'autres personnes parlant le français. Je ne révoque nullement en doute la légitimité de la décision rendue par le commissaire. Je tiens seulement à rappeler le fait au ministre, afin qu'il constate s'il ne serait pas possible en pareille matière d'accorder ample protection à tous les intéressés. Le ministre, j'en suis convaincu, est parfaitement bien disposé et à l'avenir il veillera à ce que pareil grief ne puisse se renouveler. Je le répète, je ne doute nullement de la ligitimité de la décision. Seulement, j'ai voulu rappeler que c'est là un des griefs formulés par les défendeurs.

M. HAZEN: L'honorable député a parfaitement raison. Abstraction faite de la légitimité de la décision, il importe que les délibérations du tribunal ne puissent donner lieu à aucun grief touchant la décision rendue.

En pareille circonstance, si le commissaire enquêteur sur les sinistres maritimes ignore le français, il devrait s'adjoindre des experts dans l'art de la navigation qui entendent cette langue. Ma propre expérience au barreau m'a appris combien il est peu satisfaisant de faire traduire par un interprète la preuve testimoniale. Je vais en notifier avis au commissaire enquêteur sur les sinistres maritimes et lui prescrire qu'à l'avenir, en pareille matière, quand les parties ou les témoins ne parlent pas l'anglais il devra s'adjoindre des assesseurs qui sachent le français.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE.

Du bill (n° 41) déposé par M. W. H. Sharpe, concernant la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien.

Du bill (n° 42) déposé par M. Sherherd, concernant la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt et Nanaïmo.

Du bill (n° 43) déposé par M. Nickle, concernant la Queen's University de Vancouver (C.-B.).

Du bill (n° 44) déposé par M. Stevens, concernant la compagnie d'assurance-vie Vancouver, de Vancouver (C.-B.), et tendant à changer son nom en celui de "compagnie d'assurance-vie de Vancouver."

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides, sous la présidence de M. Blondin.

Administration centrale.—Département des Affaires indiennes, $147,487.50.

M. LEMIEUX: Il y a quelques années, on a établi à Caughnawaga un hôpital au bénéfice des Iroquois, cet hôpital fut établi grâce à la générosité d'une dame charitable qui, remarquant que, depuis dix ou quinze ans, les maladies contagieuses sévissaient parmi les membres de cette tribu, et qu'ils étaient trop pauvres pour subvenir aux dépenses de leur propre traitement, établit à ses propres frais un hôpital sur la réserve. Lorsque mon honorable ami (M. Oliver) était ministre de l'Intérieur, je lui signalai le fait et il inscrivit au budget un crédit annuel de $500 ou $600, à titre d'aide en faveur de l'œuvre de cette bonne dame. J'ajoute que l'hôpital est ouvert aux protestants comme aux catholiques. Je prie le ministre de l'Intérieur de vouloir bien porter le chiffre de ce crédit à près de $2,000, après avoir fait enquête soigneuse, pour se convaincre des mérites de cette institution, et il se convaincra qu'il est fait un judicieux emploi de ces deniers.

L'hon. W. J. ROCHE (surintendant général des Affaires indiennes): L'an dernier, le crédit était de $800 et c'est un hôpital de bien modestes dimensions, paraît-il. Je me renseignerai auprès des fonctionnaires et verrai s'il est possible d'augmenter la subvention.

M. LEMIEUX: Un crédit de $1,500 suffirait probablement.

M. ROCHE: Connaissez-vous le nom du médecin qui est chargé de l'hôpital?

M. LEMIEUX: Non; je sais seulement qu'un esprit humanitaire préside à l'administration de cet hôpital.

M. OLIVER: Comment s'explique la majoration du crédit qui figure sous la rubrique de "dépenses casuelles."

M. ROCHE: C'est dû au changement dans la façon de payer les frais de voyage.

Administration centrale.—Département des Douanes, $330,987.50.

M. A. K. MACLEAN: Pourquoi y a-t-il une augmentation dans ce crédit?

L'hon. J. D. REID (ministre des Douanes): Il n'y a que $1,000 d'augmentation dans les frais divers. Le montant voté à la dernière session a été suffisant, mais le commissaire a ajouté $1,000 dans le cas où on pourrait en avoir besoin.

M. OLIVER: Il y a une augmentation considérable du nombre des employés dans la deuxième division, subdivision B.

M. REID: Il n'y a que deux promotions dans toute la liste, mais le commissaire recommande vingt-deux nouveaux employés pour l'année prochaine. Il recommande la nomination de seize nouveaux commis dans la deuxième division, subdivision B, dix au traitement de $1,000 chacun et six au traitement de $800 chacun, un nouveau commis dans la troisième division, sudivision B, au traitement de $500, deux messagers et un emballeur dans la classe inférieur avec $500 de salaire pour chacun.

Par suite de l'augmentation du travail dans le département, nous avons dû prendre quelques commis supplémentaires. Ils ont tous été choisis par la commission du service civil.

M. OLIVER: Le département des douanes est en grande partie un service de routine, et une augmentation de seize employés dans une division, c'est important. Bien que les recettes des douanes aient augmenté jusqu'à ces temps derniers, elles sont en train de baisser.

M. REID: L'an dernier nous avons dû engager des commis temporaires pour faire l'ouvrage. Ils seront placés maintenant sur la liste du personnel permanent.

M. MACDONALD: Si les revenus diminuent, vous n'aurez pas besoin de leurs services cette année.

M. REID: Nous nous attendons à une augmentation des recettes dans quelques mois.

M. NESBITT: Qui a recommandé cette augmentation?

M. REID: Le commissaire des douanes, M. McDougald, m'a remis une note pour me montrer ce qu'il croit nécessaire quant à l'engagement de nouveaux employés. Il

a consulté les chefs des différentes divisions et ils ont reconnu qu'ils avaient besoin de ces commis. L'an dernier on les a engagés d'une façon temporaire, mais nous ne pouvons pas le faire cette année et les payer sur d'autres fonds. Nous devons les mettre sur la liste des employés permanents.

M. NESBITT: Combien a-t-on pris de commis temporaires?

M. REID: A peu près ce nombre de temps à autre. Il s'agit d'un département dans lequel il est absolument indispensable d'avoir un nombre suffisant de commis pour vérifier des déclarations et faire l'ouvrage nécessaire pour protéger le revenu. L'honorable député comprendra que les déclarations doivent être vérifiées pour savoir si les appréciateurs ou les receveurs des douanes n'auraient pas fait d'erreur dans l'application du tarif. Il vaut mieux avoir dans ce département un nombre suffisant d'employés que d'avoir un personnel restreint. Je prends conseil de fonctionnaires en qui j'ai une grande confiance.

M. NESBITT: Je suis bien d'avis que chaque département devrait avoir un personnel suffisant pour que le travail se fasse convenablement. Mais, pourtant, il me semble que c'est une forte augmentation si l'on tient compte que les recettes diminuent. Avec tout le respect que je dois au ministre, je suis sûr que le revenu n'augmentera pas dans le courant du mois prochain.

M. OLIVER: Ce que l'honorable ministre a dit de la nécessité d'avoir un personnel suffisant est très vrai, mais comme le Parlement a pour mission de recevoir les renseignements et d'en faire la critique, j'attire l'attention sur le fait que quelques ministres demandent une augmentation du nombre des commis temporaires et que d'autres ministres demandent à augmenter le nombre des employés permanents. Il est impossible que la Chambre puisse conserver une idée suffisante des augmentations et des diminutions dans le service quand il y a un tel mouvement du personnel temporaire dans le personnel permanent et réciproquement. Il serait préférable de fixer définitivement qu'au lieu d'employer des commis temporaires, nous engagions des employés permanents. Que ce soit décidé ainsi; qu'on n'augmente pas cette année le personnel permanent dans quelques départements et le personnel temporaire l'année suivante, pour augmenter l'année d'après le personnel permanent de ce nombre de commis temporaires.

M. NESBITT: En supposant que ces commis nouveaux soient nommés et qu'il y ait une lacune dans un autre département, est-ce l'usage que les différents départements s'entr'aident les uns les autres en se prêtant des employés?

M. REID: Je ne sais pas ce que font les autres départements, mais dans les douanes nous ne gardons que ceux qui sont nécessaires. Si nous devons prendre des commis temporaires et s'il n'y a pas suffisamment de travail à faire pour eux, nous les laissons partir immédiatement.

M. NESBITT: Vous ne faites jamais d'échange?

M. REID: Non.

M. MACDONALD: Ceux qui ont été employés temporairement l'an dernier ont-ils reçu un certificat de la commission du service civil avant d'être employés?

M. REID: Pour le service intérieur, les commis temporaires doivent avoir un certificat; pour le service extérieur, un certificat n'est pas nécessaire.

M. MACDONALD: Ce crédit est-il destiné entièrement au service intérieur?

M. REID: Oui.

M. MACDONALD: L'honorable ministre veut-il donner les noms de ceux qu'il a employés temporairement l'été dernier?

M. REID: Je promets de les donner demain à l'honorable député.

M. W. F. CARROLL: A mon humble avis, le ministre des Douanes n'a pas répondu à la question que l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) et moi-même lui avons posée l'autre jour, à propos du bateau à vapeur "Alert". Je remercie le ministre pour la partie suivante de sa réponse:

> Si dans l'occasion en question l'"Alert" ne modifiait pas sa course régulière, je ne vois personnellement aucune raison pour que quiconque, même le député de Cap-Breton-sud, ne soit pas monté à bord et ne se soit pas rendu à destination, si le navire allait dans cette direction.

L'honorable ministre a dit que les côtes là-bas n'étaient pas abordables pour un navire. Je tiens à lui faire remarquer qu'il n'y a aucune partie du comté de Victoria qui soit inaccessible par terre ou par mer. Il y a une ligne de bateaux qui y fait un

service régulier. Voici ce que je veux demander au ministre: dans quel but l'"Alert" croisait-il dans ces eaux en ce moment? L'époque semblait être en synchronisme avec le départ du candidat conservateur dans le comté de Victoria et de l'organisateur conservateur dans la province de la Nouvelle-Ecosse. J'ai porté à la connaissance de l'honorable ministre le fait que certains barils ont été pris dans l'entrepôt de la douane à Sydney-nord et transportés au navire "Alert" par le conducteur ou le charretier d'un certain marchand d'alcool en gros. L'honorable ministre ne m'a pas encore répondu quel était le fret transporté par l'"Alert" dans son voyage vers le nord. Je ne pense pas qu'il soit convenable qu'un navire quelconque de l'Etat transporte les candidats ou les organisateurs d'un parti politique quelconque.

On me dit—et c'est en réalité la réponse du ministre à ma question de l'autre jour —que le parti libéral a commis la même faute. Si c'est vrai, je dis qu'il a eu tort, mais cela ne justifie pas le Gouvernement du jour ou tout autre qui pourra lui succéder de suivre la même ligne de conduite. Je poserai maintenant cette question au ministre. Pourquoi l'"Alert" croisait-il dans ces eaux du nord à ce moment-là et quel fret a-t-il transporté à North-Sydney?

M. REID: Je suis sûr que l'honorable député sait que l'"Alert" est employé pour empêcher la contrebande de se faire le long des côtes. Il est nolisé à l'année, je crois, et un fonctionnaire de la région a la surveillance du service.

M. A. K. MACLEAN: Quel est le nom de ce fonctionnaire?

M. REID: Je crois qu'il se nomme Angus Young de North-Sydney. Le navire va quelquefois à North-Sydney et croise le long de la côte d'après les instructions données par ceux qui sont chargés de la surveillance ou par le capitaine lui-même s'il pense que de la contrebande se fait le long de la côte.

M. A. K. MACLEAN: L'honorable député de Cap-Breton dit qu'il y avait un chargement d'alcool à bord.

M. REID: Je crois que dans ma réponse à l'honorable député j'ai dit qu'en ce qui me concernait personnellement ou quelqu'un du département à Ottawa, nous ne savions rien de cela et n'avions donné aucune instruction d'une façon ou de l'autre. Quant au fret, je vais prendre des renseignements et je donnerai à l'honorable député l'information qu'il désire. Je ne suppose pas que le navire ait pu prendre beaucoup de fret, mais il a pu charger quelques-unes des marchandises dont a parlé l'honorable député. Il demeure dans cette région et il sait si ces renseignements sont exacts. Comme je l'ai dit l'autre jour, si quelqu'un du voisinage voulait aller le long de la côte à bord du steamer je ne vois pas qu'il y ait aucune objection à le faire. Naturellement, dans ce cas, il s'est trouvé que c'était le candidat et l'organisateur.

M. MACDONALD: Quelle espèce de contrebande peut-on avoir à craindre sur cette frontière septentrionale, au mois de janvier?

M. REID: On fait venir de l'alcool des îles Saint-Pierre et Miquelon.

M. MACDONALD: A cette saison de l'année?

M. REID: En toute saison.

M. MACDONALD: Je crois que l'honorable ministre ne connaît pas très bien la question.

M. REID: J'admets que je ne suis pas très au courant de ce qui se passe dans cette partie du pays que je n'ai jamais visitée. Je ne fais que communiquer à la Chambre les renseignements qui m'ont été fournis par le fonctionnaire chargé de ce service.

M. SINCLAIR: Le ministre a-t-il demandé au fonctionnaire de Sydney-nord si, dans cette circonstance particulière, des boissons enivrantes ont été mises à bord du navire?

M. REID: Je lui ai demandé de me fournir les renseignements requis.

M. SINCLAIR: Vous les a-t-il transmis?

M. REID: J'ai donné lecture l'autre jour du mémoire qu'il a envoyé.

M. SINCLAIR: Dans ce mémoire, il n'était pas question des barils de boisson.

M. REID: Je demanderai de nouveaux renseignements, pour satisfaire la curiosité de l'honorable député; je n'ai rien à cacher.

M. CARROLL: La loi de la Nouvelle-Ecosse ne permet pas le transport de liqueurs enivrantes, d'un port de la province à un autre. La question m'a été si-

gnalée par un citoyen de Sydney-nord dont les fonctions consistent à prévenir le trafic des liqueurs enivrantes dans ce port et il m'a demandé de saisir la Chambre de cette affaire.

Voici ce qui en est: les officiers et l'équipage du remorqueur "Alert" dont les propriétaires touchent annuellement environ $18,000 pour empêcher la contrebande des liqueurs enivrantes dans les ports de la Nouvelle-Ecosse, ont violé la loi de cette province en transportant des boissons enivrantes entre Sydney-nord et la partie septentrionale du comté de Victoria. Ce ne sont pas de simples rumeurs; c'est une accusation formelle, portée par un citoyen de Sydney-nord, et c'est au sujet de cette accusation que je demande au ministre d'instituer une enquête.

M. REID: L'enquête aura certainement lieu.

M. A. K. MACLEAN: Le capitaine du navire est-il à l'emploi du département ou avez-vous simplement nolisé le navire?

M. REID: Nous l'avons nolisé; nous payons, je crois, environ $15,000 par année pour ce service.

M. A. K. MACLEAN: Les propriétaires ont-ils le droit d'utiliser leur navire à d'autres fins que celles du Gouvernement?

M. REID: Non, il est censé être consacré uniquement au service de la douane.

M. A. K. MACLEAN: Si l'honorable ministre obtient la preuve que ce navire est allé dans le comté de Victoria expressément pour y transporter des liqueurs enivrantes, destinées à cette élection, quelle conduite tiendra-t-il à l'égard des officiers du navire?

M. REID: Je préfère ne pas me prononcer dans le moment. Si l'honorable député veut bien attendre le résultat de l'enquête, je me ferai un devoir de répondre à sa question.

M. A. K. MACLEAN: Je suppose que le ministre, personnellement, n'entretient aucun doute au sujet du but de ce voyage.

M. REID: Au contraire, j'ai de graves doutes. Je suis convaincu que si le capitaine ou les membres de l'équipage avaient su que des boissons enivrantes devaient être mises à bord du navire, ils ne l'auraient pas permis. Je ne serais pas surpris d'apprendre que le navire a tout simplement transporté des provisions et des épiceries et que les journaux ont répandu le bruit que c'étaient des liqueurs enivrantes. Je ne peux pas croire que ces officiers aient sciemment transporté des boissons enivrantes.

M. MACDONALD: Ceux qui siègent en cette Chambre et qui viennent d'entendre les remarques de l'honorable ministre ne peuvent s'empêcher de sourire en se rappelant l'indignation éprouvée par le même ministre, il y a quelques années, à propos de certaines liqueurs expédiées dans l'océan Arctique. Les honorables députés d'Ontario qui ne se lassent jamais de rappeler les exploits du "Minnie M." pourraient réserver leur indignation et une partie de leur vocabulaire pour dénoncer les exploits de l'"Alert" qui deviendra certainement aussi célèbre qu'aucun des navires dont nous avons entendu parler par le passé.

En cherchant à faire croire à la Chambre et au pays que des navires partent de St-Pierre et de Miquelon, au milieu de janvier, pour introduire en contrebande des liqueurs enivrantes sur la côte nord du Cap-Breton, le ministre dépasse les bornes. Si le ministre l'ignore, son commissaire qui vient de la Nouvelle-Ecosse, sait parfaitement qu'il est absolument impossible à un navire à vapeur ou à un voilier d'atteindre les côtes du Cap-Breton à cette saison de l'année. De fait, en hiver, il ne se fait absolument aucun trafic par eau entre Terre-Neuve et le Cap-Breton, entre la Nouvelle-Ecosse et ces régions septentrionales. Il était donc inutile d'envoyer "l'Alert" dans le nord du comté de Victoria, à la recherche des contrebandiers, et tous les députés de la Nouvelle-Ecosse, y compris ceux de la droite, le savent parfaitement. C'est un fait universellement reconnu que "l'Alert" est parti avec le candidat et l'organisateur du parti conservateur pour un voyage exclusivement électoral.

Ils n'étaient pas du tout à la recherche de contrebandiers; ils savaient qu'ils n'y en avait pas dans ces parages, qu'il ne pouvait pas y en avoir et ils ne s'attendaient pas à en rencontrer. Le ministre affecte de traiter l'affaire légèrement et il semble considérer comme un badinage nos demandes de renseignements. Sait-il que l'organisateur du parti conservateur dans la Nouvelle-Ecosse et le candidat du Gouvernement étaient à bord de ce navire?

M. REID: Oui; je l'ai déclaré hier, ainsi qu'on peut le constater par les Débats.

M. MACDONALD: Le ministre est au courant de tous ces détails; la seule chose

qu'il ignore, c'est la présence du whiskey à bord du navire. Il n'a pas besoin d'aller demander des renseignements à Sydney-nord, il peut se les procurer dans son département; ses fonctionnaires savent que cette histoire d'un navire envoyé à la recherche de contrebandiers est grotesque et absurde. Le voyage a été entrepris uniquement pour transporter le candidat conservateur dans la partie nord du Cap-Breton. Le seul point qui reste à éclaircir est celui de savoir si le candidat et son compagnon apportaient de la boisson. L'honorable député du Cap-Breton a appris de source autorisée que la boisson était à bord du navire et quand l'honorable député d'Halifax demande au ministre ce qu'il fera si la présence du whiskey à bord du navire est démontrée, il pose une question très appropriée. Le ministre croit-il que les officiers de l'"Alert" agissaient mal en transportant de la boisson dans le nord de ce comté?.

M. REID: Certainement.

M. MACDONALD : Ainsi, le Gouvernement paierait des sommes considérables pour noliser un navire, afin de promener les organisateurs d'élection sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse. C'est exactement à quoi se résume l'attitude prise par le ministre sur cette question. Qu'entend-il faire si ce navire a été employé à des fins purement électorales? Si le ministre nourrit encore la moitié des bonnes intentions qui l'animaient quand il siégeait dans l'opposition, il mettra fin immédiatement au marché, pour permettre au Gouvernement de dire qu'il a au moins tenu une de ses promesses concernant l'honnêteté administrative.

M. SINCLAIR: Le ministre peut-il dire quels sont les voyages réguliers de l'"Alert"? Il a cherché à laisser entendre que ce navire accomplissait à ce moment un de ses voyages réguliers.

M. REID: Le port d'attache de l'"Alert" est Sydney-nord, et je crois qu'il entreprend des croisières à la recherche des contrebandiers.

M. MACDONALD: Quelle espèce de contrebandiers espère-t-on rencontrer?

M. REID: Je l'ignore, mais je suis informé que l'"Alert" part en croisière chaque fois qu'on espère prévenir la contrebande.

M. MACLEAN: Pourquoi le ministre n'envoie-t-il pas quelqu'un d'Ottawa avec mission de ramener le navire à Sydney-nord? Si l'"Alert" est allé sur la côte nord du Cap-Breton avec l'organisateur et le candidat, il est fort douteux qu'il puisse revenir.

M. REID: Dans ce cas, nous n'aurons rien à payer pour le voyage.

M. MACDONALD: Pourquoi ne pas envoyer quelqu'un à sa recherche?

M. MURPHY: Vous créez un emploi dans la subdivision "B" de la première division.

M. REID: Un fonctionnaire de la division inférieure doit obtenir de l'avancement et la place qu'il laisse vacante sera prise par un autre.

M. MURPHY: Qui doit recevoir de l'avancement?

M. REID: Le commissaire ne m'a donné aucun renseignement, mais il s'agit d'un employé qui est au maximum de sa division depuis plusieurs années.

M. MURPHY: L'augmentation de $1,000 que l'on constate dans l'item concernant les dépenses casuelles est-elle due, ainsi qu'on l'a expliqué pour les autres départements, au nouveau système adopté concernant les frais de déplacement?

M. REID: Le commissaire m'informe que ce crédit de $1,000 sera requis pour acquitter les frais de déplacement.

M. MURPHY: C'est en cela que consiste l'augmentation?

M. REID: Oui.

M. MURPHY: On a parlé, cet après-midi, d'un navire qu'on avait conduit aux chantiers maritimes de Prescott. Mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) a voulu s'enquérir à ce sujet et le ministre a lu un rapport que le département lui avait adressé. Il peut arriver que l'honorable député de Rouville ait été sous une fausse impression au sujet du navire acheté par le département des Douanes, et je tiens à demander au ministre si son département a quelque chose à voir dans ce qui se rapporte au chantier maritime de Prescott.

M. REID: Le ministre des Douanes n'a absolument rien à faire dans l'administration des chantiers maritimes de Prescott. Je puis ajouter qu'il ignore tout de l'achat d'un navire quelconque, au cours du dernier exercice et jusqu'à ce jour. Il y a un petit yacht qu'ont saisi les fonction-

naires des douanes et qui n'a pas été réclamé. Après que le département de la Marine eut fait réparer ce navire, le ministère des Douanes paya le coût de ces travaux de réparation au département de la Marine et Pêcheries. Ce navire quitta immédiatement le quai de Prescott pour se rendre ensuite à Kingston, où il stationna une couple de jours avant de prendre le canal Rideau pour atteindre de là Saint-Jean, N.-B., où il est maintenant en service. Les seuls navires qui, à ma connaissance, ont paru dans les environs de Prescott, sont le "Scout" et le "Reserve". Il y avait, cet hiver, à cet endroit, un autre navire considérable appartenant au ministère de la Marine et qu'on employait aux levées hydrographiques des Grands lacs. J'ignore si le ministère a acheté une petite embarcation en vue des travaux exécutés à Prescott; s'il l'a fait, je n'ai jamais vu ce navire. Je n'ose pas dire qu'il ne possède pas une barque semblable. Je me rappelle avoir entendu dire quelque chose dans ce sens, l'été dernier. Les fonctionnaires parlaient de fournir un yacht à gazoline au surintendant des travaux qui se serait servi de cette embarcation, durant l'absence du "Scout" et du "Reserve", mais c'est là tout ce que j'ai entendu dire.

M. MURPHY: L'embarcation dont vient de parler l'honorable ministre des Douanes diffère de celle mentionnée par l'honorable député de Rouville et qui a fait l'objet de certaines observations de ma port. Ce navire, m'informe-t-on, fut conduit à Prescott, le 26 octobre dernier. Contrairement à ce qu'a dit l'honorable député de Rouville, il s'est rendu à cet endroit, non pas à la remorque d'un autre navire, mais sous sa propre vapeur, si je ne me trompe.

Il fit escale à Valleyfield et l'un de ceux qui semblaient commander se présenta comme étant un fonctionnaire; je crois qu'il a affirmé être le secrétaire particulier de l'honorable ministre des Travaux publics. J'estime qu'il a dû s'incliner profondément en faisant cette déclaration, mais c'était la qualité qu'il se donnait. Le yacht ne portait pas de nom et il arriva à Prescott le 26 octobre, quelques jours après l'élection de Châteauguay.

Personne ne connaît le nom de ce yacht —on a enlevé le nom de ce dernier et personne n'a encore songé à lui en donner un.

On m'informe encore que ce navire a été acheté de la Shea Sales Company, de Montréal. Je fournis ce renseignement à l'honorable ministre, ce qui lui permettra de s'enquérir s'il le veut. Nous, membres de la gauche, ferons une enquête plus approfondie plus tard. Une description de l'embarcation aidera peut-être les recherches de mon honorable ami. Ce petit navire mesure 35 pieds en longueur; il a un engin de quatre cylindres; il peut atteindre une vitesse d'environ 13 milles à l'heure; ses abat-vent sont plaqués en nickel; on y voit une couverture semblable à celle d'une automobile; sa poupe est ronde et sa coque est peinte en blanc. Tous ces détails pourront servir à mon honorable ami à identifier cette embarcation et si ce n'est pas son département qui a fait l'achat de ce bateau, je dois supposer que c'est bien celui du ministre des Travaux publics ou celui de la Marine et des Pêcheries. Quoi qu'il en soit, je fournis ces détails à mon honorable ami, afin de le mettre en état de s'enquérir du sort de ce navire mystérieux.

M. REID: Je suis très heureux d'obtenir ces renseignements. Je puis dire que tout cela est nouveau pour moi. Je n'ai jamais entendu parler de ce navire auparavant. J'ignorais même l'existence d'un bateau semblable. Ce dernier ne sert certainement pas au ministère des Douanes.

M. MURPHY: Le ministère des Pêcheries ou celui des Travaux publics doit utiliser ce navire.

M. LEMIEUX: J'aimerais dire quelques mots à propos d'une question que j'ai posé cet après-midi à l'honorable ministre des Douanes au sujet des formules employées par le ministère et que je voudrais voir imprimer en anglais et en français. Mon honorable ami semble croire que c'est là une faveur que demandent les importateurs de Montréal. Il a dit, cet après-midi: Allons-nous imprimer des formules en allemand, par exemple, pour l'avantage des exportateurs allemands.

J'ai fait observer à mon honorable ami que tous les documents officiels se rapportant au Gouvernement fédéral, Livres bleus et autres sont publiés dans les deux langues. Nous ne demandons pas au Gouvernement de faire la dépense inutile de faire imprimer ces formules dans les deux langues. pour être employées dans les villes où il n'y a pas d'habitants parlant français, mais mon honorable ami comprendra qu'à Montréal il y a un nombre considérable de marchands dont quelques-uns parlent l'anglais et quelques autres le français, et si ces marchands demandent des formules imprimées en français aussi bien qu'en anglais—et l'on peut imprimer sur la même

formule en anglais et en français sans doubler le format lui-même—ils ne font que réclamer leur droit; ils ne quémandent pas de faveur dans ce cas. J'aimerais que mon honorable ami me répondît s'il va ou non se rendre à la demande des importateurs de Montréal, en ordonnant que ces formules soient imprimées en français tout aussi bien qu'en anglais. Mon honorable ami se rappellera le fait que je lui ai cité, cet après-midi, d'un importateur de Montréal envoyant une de ces formules à un exportateur de France qui ne comprenait pas l'anglais. La formule fut retournée, ce qui fit perdre beaucoup de temps aux intéressés. Tout le monde se plaint à ce sujet,

M. REID: La formule que m'a remise mon honorable ami est simplement celle d'une facture; elle fait voir le genre de formule approuvé par le département. L'exportateur étranger fait sa propre facture que nous acceptons, si elle est rédigée d'après cette formule. Celle que j'ai ici n'est aucunement une formule de déclaration en douane. Nous ne fournissons pas ces formules pour qu'on les adresse en grande quantité à l'étranger. Si quelqu'un se rend à un bureau de douane ayant une formule de consignation imprimée en français, cette formule est acceptée, si elle est remplie comme elle doit l'être, tout aussi promptement que si elle était imprimée en anglais. Le malentendu entre mon honorable ami de Rouville et moi-même se rapporte à cette formule et, ainsi que je l'ai déjà dit, il ne s'agit que d'une formule de facture et non pas une déclaration en douane. Nous ne faisons pas imprimer ces formules; ce sont les maisons intéressées qui se chargent de ce soin.

M. LEMIEUX: La réponse de mon honorable ami me satisfait. Mon correspondant m'informe que les autorités de la douane, à Montréal, lui ont remis une formule imprimée en anglais. Celle-ci fut envoyée en France et revint à Montréal, parce que l'exportateur ne comprenait pas l'anglais. Si mon honorable ami veut dire qu'on se servira des deux langues dans ces formules, à Montréal et partout ailleurs où les deux langues sont parlées, je me déclarerai parfaitement satisfait.

M. REID: Certainement. Si quelqu'un se présente à la douane, à Montréal, ou à tout autre endroit avec une déclaration rédigée en français, nous accepterons cette pièce.

M. LEMIEUX: La formule en blanc est-elle fournie par le département?

M. REID: Oui. Elle est intitulée "Specimen form of invoice approved by the Canadian Government". C'est là de l'anglais. Si quelqu'un s'adresse en France, en Allemagne ou en tout autre pays, pour acheter des marchandises, il tient à ce qu'on lui fournisse la formule de facture requise. Les factures nous arrivent sans être accompagnées de la déclaration nécessaire, ce qui occasionne des embarras sans nombre. Voici quelques copies-types de ce qu'on trouve au département quant à cette question de formules et si quelqu'un veut une copie semblable à celle que j'ai à la main, en ce moment, nous la lui fournissons.

M. LEMIEUX: Ces formules devraient être imprimées en français, parce que le département les fournit dans le but de renseigner l'exportateur. La difficulté provenait de ce que l'exportateur en question ne comprenait pas le document rédigé en anglais qu'on lui avait adressé. Je demanderais à l'honorable ministre de nous dire s'il se propose à l'avenir de voir à ce que ces formules soient imprimées dans les deux langues.

M. REID: Oui, je n'ai aucune objection à cela.

M. LEMIEUX: Je suis parfaitement satisfait. L'honorable ministre semblait, cet après-midi, croire qu'il ne s'agissait pas d'une question de droit, mais d'une faveur. C'est une question de droit. Ceux qui sont en relations d'affaires avec les douanes peuvent demander qu'on leur fournisse ces formules en français, s'ils parlent cette langue.

M. REID: Cela est certain.

M. MARCIL: Dans la province de Québec, les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien font imprimer dans les deux langues toutes leurs formules, billets et le reste. C'est une question d'affaires et une question de convenance. Ce principe devrait s'appliquer dans tous les services de l'Etat, dans la province de Québec.

M. MACDONALD: Où se trouve l'"Alert", aujourd'hui?

M. REID: Je serais heureux de fournir ce renseignement à l'honorable député, si je pouvais le faire. Je ne saurais trop dire.

Ce navire a quitté Sydney pour faire une croisière le long du littoral.

M. MACDONALD: Pas du tout; il ne s'est jamais rendu dans ces parages pour y faire la chasse aux contrebandiers.

M. REID: C'est ce qu'on m'apprend.

M. MACDONALD: C'est impossible, parce que chacun sait, au Cap-Breton, à quel point il serait ridicule de parler de contrebande à cette époque de l'année. C'est une absurdité de prétendre ou de donner à entendre que l'"Alert" ou quelque autre navire de l'Etat a fait voile pour la côte septentrionale du Cap-Breton, à cette époque de l'année, pour y surveiller les contrebandiers. Que le ministre me permette de lui dire qu'il cherche là, sans s'en douter peut-être, à nous faire une plaisanterie.

Puisque nos adversaires trouvaient si mauvais, avant leur avènement au timon des affaires, qu'on fît servir les navires de l'Etat à des fins électorales, le ministre devra nous fournir les renseignements les plus complets sur ce point s'il tient à ce que nous laissons passer un seul de ses crédits. Il devrait s'informer et nous dire à quelle autre époque l'"Alert" était déjà allé dans ces parages-là. Depuis la mi-décembre, combien ce navire avait-il accompli de voyages se rattachant au service douanier? Nous dira-t-il s'il sait que le Gouvernement subventionne un bateau à vapeur faisant le service entre Sydney-nord et Neil's-Harbour, un bateau que les agents électoraux du parti conservateur auraient pu prendre s'ils l'avaient voulu, au lieu de se servir d'un navire de l'Etat que l'on avait mis à leur disposition pour leur permettre d'arrêter où bon leur semblerait, et cela aux dépends du public?

Le ministre ne s'en tirera pas avec des paroles aimables, des plaisanteries sur la contrebande que les gens de Saint-Pierre pratiquent en plein hiver, et autres fadaises de ce genre. Le comité sait comment mon honorable ami abordait ces sortes de questions chaque fois qu'il en fut soulevé aux précédentes législatures du Parlement. Il devrait s'abstenir de faire injure à la Chambre en cherchant à lui faire croire que la contrebande se pratique à cette époque-ci de l'année. Le Gouvernement dont il fait partie a envoyé un brise-glace spécial, le "Stanley", vers la côte nord, aux îles de la Madeleine, dans les eaux mêmes où, dit-on, le navire en question faisait sa croisière; aussi l'idée que des contrebandiers puissent venir de Saint-Pierre au milieu de l'hiver est-elle tellement ridicule, que si mon honorable ami s'imagine qu'il s'en tirera avec une histoire pareille, c'est qu'il a un aplomb peu ordinaire.

Etant donnés les faits qui se rattachent à cette affaire, il incombe au ministre de renseigner le comité de façon complète sur les autres voyages que l'"Alert" a faits le long de cette côte-là au cours des deux derniers mois dans le but de faire la chasse aux contrebandiers.

M. EDWARDS: Puisqu'il est impossible de faire la contrebande en bateau parce que les ports sont inaccessibles en hiver, comment un navire à vapeur pourrait-il y transporter des agents politiques?

M. MACDONALD: Je n'ai pas dit qu'il est impossible à un steamer d'atteindre le rivage en hiver. J'ai simplement parlé de la mesure dans laquelle la contrebande pourrait se pratiquer en bateau à cette époque-ci de l'année. On sait fort bien que les seuls navires qui fréquentent ces eaux-là en hiver sont le "Bruce", qui va de la Pointe-au-Basque à Sydney, et l'"Alert", qui exerce sa surveillance entre Sydney et la côte septentrionale. Il s'agit ici des eaux du golfe où les conditions de la navigation sont telles que, à l'exception des steamers spéciaux qui font le service le long de cette côte depuis quelques années, on n'y voit pas un seul navire durant les mois d'hiver; aussi l'idée que la contrebande pourrait s'y pratiquer est-elle d'une absurdité absolue.

M. EDWARDS: La saison serait pourtant favorable aux contrebandiers.

M. MACDONALD: Je ne sais à quelle époque de l'année on fait la contrebande sur le lac Ontario, mais ce n'est pas en hiver qu'elle se pratique dans la Nouvelle-Ecosse. Le ministre des Douanes devrait déposer, s'il l'a—et je ne crains pas d'affirmer qu'il ne l'a pas—le rapport de son douanier ou de toute autre personne tendant à établir qu'il s'est fait de la contrebande le long de la côte en question depuis le milieu de l'été. Je le mets au défi de nous fournir aucun rapport ou déclaration émanant de l'un de ses fonctionnaires et établissant que l'on a pratiqué la contrebande le long de cette côte depuis le 15 décembre. Mon honorable ami a donné à entendre que son ministère est fort généreux; voici en quels termes il l'a fait:

L'honorable député de Cap-Breton-sud n'est pas sans savoir que certaines parties de la côte ne sont accessibles qu'en bâteau, et puisque l'"Alert", dans la circonstance en question, ne s'écartait en aucune façon de son itinéraire régulier, je ne vois rien qui empêchait les gens, y compris même le représentant de Cap-Breton-sud, de monter à bord pour se rendre

à leur point de destination, si toutefois le navire allait par là.

Voici quels sont les faits en cette affaire. L'intérêt public ne réclamait pas la présence de l'"Alert" le long de la côte. Au lieu de se rendre là pour donner la chasse aux contrebandiers, ce navire y est allé sur l'ordre des chefs conservateurs du comté de Victoria, où une élection provinciale est sur le point d'avoir lieu, et dans le but de transporter le candidat conservateur et ses agents aux divers points de cette circonscription. Il ne s'en allait pas réprimer la contrebande, et ce n'est pas en cours de route qu'il a pris ces passagers; c'était un voyage spécial qu'il faisait dans ce but exprès.

Mon honorable collègue de Cap-Breton-sud (M. Carroll) dit avoir appris qu'une grande quantité de whiskey accompagnait les personnages en question: cette allégation est assez grave pour fixer sérieusement l'attention du ministre. Ceux d'entre nous qui ont eu l'occasion d'entendre le chef actuel du ministère des Douanes dénoncer avec la plus grande énergie quiconque avait le malheur de faire servir les navires de l'Etat à des fins politiques, s'étonnent aujourd'hui de la placidité avec laquelle il tente de faire tourner la question en plaisanterie. Avant leur avènement au pouvoir, ils se faisaient forts d'établir un état de choses idéal en tout ce qui a trait aux élections. Voici tantôt trois ans qu'ils sont au timon des affaires, et ils n'en ont encore rien fait: loin de là, les exploits du "Minnie M" sont relégués dans l'ombre depuis qu'on fait servir, aux dépens du public, un navire de l'Etat, qui est censé protéger le fisc, à transporter des agents électoraux et de l'eau-de-vie en une région reculée de la Nouvelle-Ecosse.

Je le répète donc, avant de s'attendre à ce que nous laissions passer ses crédits, le ministre devra communiquer au comité tous les rapports que ses fonctionnaires ont pu lui fournir pour établir qu'en janvier l'on a fait servir le navire en question à prévenir la contrebande le long de la côte; et s'il n'a pas de rapports à cet effet, il devra nous le dire. Un membre de la Chambre ayant déclaré de son siège qu'une certaine quantité d'eau-de-vie accompagnait ces organisateurs politiques à bord de l'"Alert", une investigation devrait être ouverte sur-le-champ. L'attitude bien tranchée que le ministre des Douanes a déjà prise sur des questions semblables lui impose le devoir impérieux d'instituer une enquête.

M. REID: L'autre jour, j'ai fait part à l'honorable député de tous les renseignements qui m'avaient été fournis jusque-là.

M. MACDONALD: Vous ne nous avez pas dit que le navire était allé là-bas pour prévenir la contrebande.

M. REID: C'est le service qui lui est assigné.

M. MACDONALD: Vous n'aviez pas alors de renseignements dans ce sens?

M. REID: Tous les fonctionnaires me disent que c'est là le service qui lui est assigné.

M. MACDONALD: Personne ne vous a dit que dans la circonstance en question il était partie dans ce but-là?

Des VOIX: Règlement, règlement.

M. MACDONALD: Comment cela? Mais les ministériels ne savent donc pas qu'aux séances du comité général un député peut prendre la parole autant de fois qu'il veut? Le ministre ne se plaint pas, lui.

M. REID: Le navire va en croisière le long de la côte du Cap-Breton dans le but d'empêcher la contrebande.

M. MACDONALD: En janvier? Le ministre aurait-il l'obligeance de déposer une déclaration par écrit dans ce sens?

M. REID: Je puis obtenir un rapport des fonctionnaires, et dès que je l'aurai, je ferai faire une investigation. Je dois dire qu'en cette circonstance-là les ordres n'ont pas été donnés à Ottawa. Si les fonctionnaires de Sydney ont pris sur eux de faire transporter ces personnes à Neil's-Harbour, je n'y puis rien à présent; mais je ferai tenir une enquête, car je n'entends pas que l'on fasse un tel usage des navires du ministère.

S'il ne plaît pas à l'honorable député de laisser voter le présent crédit, force sera d'en différer l'adoption, ou bien nous pourrions réserver l'un de ces item-ci jusqu'à ce que j'aie fourni les renseignements demandés.

M. MACDONALD: Je n'entends pas m'opposer obstinément à l'adoption d'aucun item légitime. Si le ministre promet au comité de tenir sur les faits l'enquête désirée par les membres de la gauche, et d'en user à l'égard des fonctionnaires impliqués dans l'affaire en con-

formité des principes d'une sage administration, je n'en demanderai pas davantage. Là-dessus, je m'en rapporterai à sa parole, mais à la condition que l'enquête ait lieu sans tarder.

M. REID: Je recueillerai tous les renseignements.

M. MACDONALD: Avec toute la diligence possible?

M. REID: Avec toute la diligente possible.

M. SINCLAIR: Si le ministre trouve plusieurs barils de whiskey à bord, les fera-t-il confisquer?

M. REID: Ils devraient, je suppose, être confisqués depuis longtemps.

M. MACDONALD: Il n'en trouvera pas maintenant.

M. KYTE: Faut-il que ce bateau obtienne son congé lorsqu'il entreprend ces voyages à la poursuite des contrebandiers?

M. REID: Je ne crois pas que cela soit nécessaire de la part d'un garde-côte, car le capitaine remplissant les fonctions d'un douanier, il y aura toujours un douanier à bord.

M. KYTE: Dans ce cas, il n'y aurait pas à la douane d'inscription constatant la nature du chargement?

M. REID: Je ne le crois pas; mais si le renseignement existe, je le communiquerai avec le rapport.

M. TURGEON: Le ministre se rappelle que l'an dernier je lui ai signalé le renvoi du sous-percepteur de la douane à Lamèque (Shippegan), dans mon comté. Il a fallu deux enquêtes pour trouver faute à ce fonctionnaire qui était un employé public modèle, l'un des habitants les plus instruits de la circonscription, auquel on ne pouvait reprocher à bon droit un zèle politique intempestif.

Après deux enquêtes, il a été trouvé coupable d'avoir assisté à mon assemblée et le plus grand reproche qu'on lui a fait a été d'avoir applaudi quelques-uns de mes propos. J'ai déjà fait observer au ministre que le remplaçant de ce sous-percepteur affiche tous les jours ses sympathies politiques et est membre des comités d'organisation de son parti. Le ministre m'a dit que, s'il constatait que ce fonctionnaire faisait du zèle, il devrait y mettre ordre. Depuis, une élection municipale a eu lieu dans le comté de Gloucester et le nouvel employé a été le candidat conservateur faisant plutôt la lutte dans le domaine fédéral que dans l'arène municipal. Je ne critique pas cette conduite, si tout le monde peut la tenir.

Hier, répondant à une question, le ministre a dit qu'il n'avait pas permis au sous-percepteur de Tracadie de se porter candidat à l'élection municipale, et sa déclaration m'a fait plaisir. La lutte municipale dont je parle s'est engagée entre le fonctionnaire congédié et son remplaçant, et quelques-unes des personnes présentes seront bien aises d'apprendre que le fonctionnaire congédié a été élu par les trois quarts des voix. Tout de même, le ministre n'est pas dégagé de sa promesse de renvoyer le nouveau fonctionnaire si c'est un agent politique. Dans ma circonscription, des employés publics ont été congédiés sur la simple proposition du candidat malheureux, bien que, durant les quinze années du régime libéral, ils n'eussent pas déployé plus de zèle politique qu'il n'est permis d'en déployer, d'après ce que le ministre du Commerce a publiquement déclaré en cette enceinte. Qu'arrivera-t-il à ce sous-percepteur de la douane à Lamèque qui a été candidat à une élection municipale avec un programme politique et qui a déclaré à la population qu'il avait l'appui du Gouvernement fédéral, ainsi que celui du ministère conservateur du Nouveau-Brunswick? Le ministre me croira-t-il sur parole comme il a cru le candidat vaincu, et renverra-t-il cet homme?

M. REID: Je ne doute pas que ce sous-percepteur ait pris part à une élection municipale, comme l'honorable député le dit. Si je comprends bien, celui-ci me demande de renvoyer cet individu parce qu'il s'est mêlé de l'élection municipale de Gloucester. Quant à moi, je suis d'avis que celui qui accepte un emploi public doit cesser de prendre part aux élections, municipales ou autres. Cependant, les deux gouvernements précédents ont semblé admettre qu'il est permis aux employés publics de se mêler des élections municipales. Pendant les dernières luttes, on s'est maintes fois plaint de la participation aux élections d'employés publics libéraux qu'on me demandait de congédier.

Des libéraux m'ont aussi demandé la permission de se porter candidats à la mairie ou à d'autres emplois municipaux. Depuis deux ans, en ce qui concerne le département des Douanes, bon nombre de fonctionnaires publics ont été candidats en différents endroits aux élections municipales. On peut en dire autant de tous les autres

départements, car le département des Douanes ne fait pas exception.

J'imagine que l'honorable député sait que, dans la ville d'Ottawa, des employés publics remplissent des charges importantes, comme celles d'échevin et de commissaire. La même chose a lieu à Kingston et en d'autres endroits. Tant qu'il n'y aura pas une règle générale prescrivant que les fonctionnaires de tous les départements devront cesser de prendre part aux luttes municipales ou de faire partie des conseils municipaux, je ne pourrai pas refuser ces privilèges aux employés du département des Douanes.

A la dernière élection municipale, un seul employé, un libéral, m'a demandé si je m'opposais à ce qu'il fût candidat. Je lui ai expliqué que, cela étant permis depuis tant d'années et d'autres employés publics étant candidats, je ne pourrais pas soulever d'objection dans son cas.

M. SINCLAIR: Cet employé a-t-il été candidat?

M. REID: Oui, et il a été élu.

M. TURGEON: Je crois que dans la ville d'Ottawa les fonctionnaires publics et les autres citoyens en avaient assez de discuter les affaires municipales sans y mêler les questions fédérales. Mais les circonstances changent lorsqu'un candidat à une élection municipale traite plutôt des problèmes de la politique fédérale que des affaires de la municipalité. Si je disais au ministre que cette personne s'occupe encore de l'organisation dans son district, examinerait-il la question?

M. REID: L'employé doit cesser de faire partie du comité d'organisation ou quitter l'administration.

M. TURGEON: Je déclare qu'il est encore membre du comité d'organisation.

M. REID: Je prendrai des renseignements sans tarder. Il ne peut pas annuler les deux emplois.

M. TURGEON: Je prierai aussi le ministre de prendre des renseignemnets sur le compte du sous-percepteur de Tracadie.

M. MACDONALD: Quel renseignement prendra le ministre?

M. REID: Je saurai si cet employé est membre du comité d'organisation.

M. SINCLAIR: Le règlement défend-il à un employé public de faire partie d'une association politique?

M. REID: Oui.

M. CARVELL: Est-ce là l'idée du ministre ou celle du Gouvernement?

M. REID: Je ne puis parler que de ce qui concerne mon département.

M. ROBB: L'honorable ministre a de nouveau ce soir exposé la politique du Gouvernement telle que l'avait tracée l'an dernier le ministre des Finances (M. White). Lorsque, en l'absence de l'honorable ministre, j'ai appelé l'attention du Gouvernement sur les destitutions d'employés des douanes dans le comté d'Huntingdon, j'ai déclaré que je tenais d'une source dont le ministre lui-même reconnaîtrait l'exactitude qu'à la première enquête le commissaire a fait rapport qu'il n'y avait pas de motif de renvoi, mais que les exigences réitérées de candidats prétendus indépendants ont porté le ministre à révoquer deux employés des douanes dans le comté d'Huntingdon, faisant une chose dont le comté n'avait pas été témoin depuis la Confédération en destituant des fonctionnaires pour ingérence dans la politique.

Ce soir, nous avons obtenu de nos amis des Provinces maritimes une foule de renseignements concernant les agissements d'un bateau à vapeur le long du littoral. D'après leurs dires, ce bateau avait apparemment été réquisitionné pour distribuer des liqueurs enivrantes pendant l'élection partielle. Cela semble faire partie du programme du ministère. Que le ministre sache que nous serons prêts à prouver devant les cours de justice qu'un employé du présent Gouvernement que celui-ci a nommé lui-même et qui travaille dans un bureau voisin du bureau de la douane, dans la ville de Valleyfield, a, au cours de l'élection partielle, été pris en flagrant délit pendant qu'il distribuait du whiskey le jour du scrutin juste en face du bureau de vote. Je n'apprendrai pas au ministre le nom de cet employé. J'expose simplement les faits. Je voudrais savoir si le ministre fera une enquête et révoquera ce fonctionnaire. On dira peut-être pour le disculper qu'il était en congé à ce moment-là. Je ferai de plus observer au ministre qu'un mois plus tard, lors de l'élection provinciale partielle du comté de Huntingdon, le même individu a recommencé ses agissements dans l'intérêt du parti conservateur. Toutes les prétentions du Gouvernement se réduiront à néant, s'il ne consent pas à s'occuper de cette affaire et à faire en sorte que cet individu s'occupe de son service et n'intervienne pas dans les élections.

M. REID: Est-ce un employé de la douane?

M. ROBB: Non, mais son bureau est voisin du bureau de la douane dans le même édifice, de l'autre côté du corridor, et il a été nommé par le présent Gouvernement il y a moins d'un an. Je soumets que le Gouvernement n'a pas lieu de s'enorgueillir de ce qu'il a fait. Nos adversaires prétendent que l'élection de Châteauguay a été une victoire pour leur programme naval et pour leur politique commerciale. Vu que leur candidat a refusé de discuter la question navale, vu que le directeur général des Postes, parlant à Ormstown, en français, a également refusé de la discuter, et vu que nous avons la preuve qu'un employé public distribuait du whiskey le jour du scrutin, il me semble que le Gouvernement devra modifier ces idées au sujet du résultat de cette élection. J'espère que l'honorable ministre appellera l'attention de son chef à ce sujet, et qu'il veillera à ce que les fonctionnaires de l'administration à Valleyfield ne prennent dans l'avenir aucune part dans les élections.

M. CROTHERS: L'honorable député a-t-il eu une connaissance personnelle de cet distribution de liqueurs, ou parle-t-il simplement sur des ouï-dire?

M. ROBB: Je parle d'après le témoignage d'un homme qui a été envoyé là avec deux témoins, et qui a pris la personne sur le fait.

M. CROTHERS: Des ouï-dire.

M. PELLETIER: L'honorable député affirme-t-il que je n'ai jamais discuté la politique navale dans Châteauguay?

M. ROBB: Je dis que j'étais présent dans la salle publique à Ormstown, et que j'ai écouté l'éloquent discours du ministre. Lorsqu'il a parlé en anglais il a fait une allusion passagère à la politique navale, mais dans son discours en français il n'en a pas soufflé mot.

M. PELLETIER: Mon honorable ami a dû dormir. Quelqu'un m'a averti avant l'assemblée que l'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) et l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) avaient, dans leurs discours à Ormstown, le jour précédent, éviter de discuter leur propre politique navale. La personne qui m'a dit cela m'a demandé si je discuterais les deux politiques, et je l'ai fait. J'ai dit aux électeurs que les orateurs qui étaient venus la veille à Ormstown, à part quelques injures qu'ils m'avaient adressées, avaient évité de discuter leur propre politique. Quant à la nôtre, je leur ai dit qu'ils la connaissaient parfaitement.

Quelques VOIX: Quelle est-elle?

M. PELLETIER: La question a été discutée pendant des mois ici-même, l'année dernière, et je suppose les électeurs de Châteauguay assez intelligents pour en avoir entendu parler. Je ne crois pas qu'il y ait une seule personne dans tout le pays qui ne sache pas quelle était notre politique à la dernière session.

M. MACDONALD: Quelle est votre politique maintenant? Quelle est votre politique permanente?

M. PELLETIER: Notre politique permanente n'existe pas encore. Le premier ministre a fait savoir à mon honorable ami que lorsque le Gouvernement aura décidé quelle sera sa politique permanente, il la soumettra à cette Chambre et consultera le peuple à cet égard. Ainsi donc, lorsque l'honorable député affirme que nous n'avons pas discuté la politique navale à Châteauguay, il est entièrement dans l'erreur. J'ai expliqué aux électeurs la nature du bill soumis au Parlement à la dernière session et je leur ai dit: Nous allons discuter la politique navale formulée par le chef de l'opposition. Les électeurs ont donc appris ce qui leur avait été caché la veille, et le résultat a été que le jour de l'élection nous avons eu une majorité de 75 voix à Ormstown.

M. ROBB: L'honorable directeur général des Postes me permettra de le reprendre. Le village d'Ormstown où il a parlé, a donné à l'élection dernière une majorité libérale, tandis qu'en 1911 la majorité était conservatrice.

M. PELLETIER: Mon honorable ami ne connaît même pas le résultat du vote à Ormstown; j'étais certain qu'il avait dormi. La vérité est qu'en 1911 il y avait une majorité libérale de 26 voix dans Ormstown, et qu'à l'élection partielle de l'automne dernier nous avons eu une majorité de 75 en notre faveur.

M. ROBB: Le ministre veut parler de la paroisse. Je répète que le village d'Ormstown a donné une majorité libérale.

M. PELLETIER: Je ne parlais pas seulement du village; je voulais parler de toute la paroisse.

M. CARROLL: L'année dernière, lors de la discution des crédits du département des Douanes, j'ai signalé au ministre un grief que certains hommes d'affaires de Whitney-Pier, qui fait partie de la ville de Sydney, avaient au sujet du sous-percepteur des douanes dans cet endroit, M. McDonald. Ces personnes m'ont fait remarquer que ce percepteur est en même temps marchand et importateur, qu'il a trois magasins dans la ville, et ils m'ont prié de demander au ministre s'il était à sa connaissance ou à la connaissance de son département que ce sous-percepteur était en même temps marchand importateur. Je ne porte aucune accusation contre lui; j'expose simplement au ministre la plainte de ces marchands dont j'ai parlé, que ce sous-percepteur étant en même temps un importateur, ce fait pourrait lui donner un avantage sur eux. Lorsque j'ai porté cette question à l'attention du ministre, il m'a promis qu'il ferait connaître à la Chambre la politique du Gouvernement au sujet des importateurs de marchandises qui sont en même temps percepteurs ou sous-percepteurs de douanes. La Chambre a été prorogée quelque temps après, et je suppose que l'honorable ministre n'a pas eu le temps de donner le renseignement promis. S'il n'a pas ce renseignement en sa possession en ce moment, j'espère qu'il se le procurera avant que tous les crédits soient votés.

M. REID: Il est certainement contraire à la règle du département qu'un marchand soit percepteur des douanes. Il est clair que cela doit lui donner un avantage sur les autres marchands, car il peut alors prendre connaissance de leurs factures, voir le prix de leurs marchandises, etc. Lorsque l'honorable député m'a signalé ce fait, j'ai certainement dû soumettre la question aux fonctionnaires du département, et il doit exister un rapport. Je m'informerai demain, et si ce fonctionnaire est encore dans le commerce dont parle mon honorable ami, il devra certainement l'abandonner ou abandonner sa charge de percepteur. Naturellement, dans les petites localités où les recettes douanières ne sont pas très considérables, les émoluments d'un sous-percepteur de douane sont si faibles, que l'on ne ferait pas d'objection si un cultivateur, par exemple, agissait comme percepteur, mais il y a certainement des objections à un marchand, et je ne puis pas comprendre comment ce fonctionnaire puisse rester dans le commerce et continuer à être percepteur. Je me procurerai le rapport et je le communiquerai certainement à l'honorable député.

M. MARCIL: Je voudrais que le Gouvernement nous dise clairement si les fonctionnaires du département des douanes peuvent être candidats dans les élections municipales et s'occuper activement d'affaires municipales.

M. REID: La chose a été permise dans tous les départements. Un de nos inspecteurs m'a demandé, cette année, si j'avais objection à ce qu'il prenne part aux élections municipales. Je crois que c'était plutôt réellement une élection politique. Son adversaire appartenait au parti opposé, je crois. C'est ce que l'on disait couramment dans tout le pays.

M. MARCIL: Il n'y a pas eu de défense?

M. REID: Non, et j'ai reçu des plaintes que certains fonctionnaires libéraux du service des douanes avaient pris part aux élections municipales, l'on m'a demandé de les destituer. Mais l'honorable député de Gloucester m'a donné un exemple inverse, et je crois qu'il devrait y avoir une règle générale, mais il n'y en a pas.

M. A. K. MACLEAN: Il existait, il y a quelques années, au département des douanes, un ordre défendant à tout fonctionnaire du service extérieur d'être candidat aux élections municipales. J'ai eu connaissance que plusieurs fois le ministre des Douanes a empêché les fonctionnaires de son département de poser leur candidature dans des élections municipales. Cette règle n'a peut-être pas toujours été observée, mais il est à ma connaisance que le ministre des Douanes a averti les fonctionnaires de son département qui voulaient être candidats dans les élections municipales qu'ils perdraient leur emploi s'ils acceptaient la candidature. En outre, aux mois de septembre et d'octobre dernier, tous les fonctionnaires du département des douanes ont reçu d'Ottawa une circulaire leur défendant d'accepter des candidatures municipales. Je sais qu'une défense formelle de ce genre a été faite il y a cinq ou six ans. Je crois que le ministre se trompe lorsqu'il dit que les fonctionnaires de son département ont la permission de s'occuper d'affaires municipales s'ils le jugent à propos. Je crois que la défense a été généralement assez bien observée autrefois dans le département des Douanes.

M. EDWARDS: L'honorable ministre dit-il que l'ancien Gouvernement a défendu aux fonctionnaires publics d'être candidats aux élections municipales?

M. A. K. MACLEAN: Je dis qu'une défense à cet effet a été édictée par le département des Douanes, et dans la Nouvelle-Ecosse cette défense a été généralement assez bien observée. J'ai eu connaissance personnellement que deux personnes ont été averties de ne pas accepter une candidature municipale.

M. EDWARDS: Cette défense n'a pas été observée dans l'Ontario. Si elle a été appliquée dans la Nouvelle-Ecosse elle aurait dû l'être aussi dans les autres provinces, mais elle ne l'a pas été dans l'Ontario, je puis en assurer mon honorable ami. Pendant plusieurs années à Kingston, un citoyen très estimable, fonctionnaire de haut grade dans le département des Douanes, appartenant au parti libéral, mais qui ne s'est jamais mêlé de politique, a été candidat aux élections municipales. Cette année, suivant le cours naturel des choses, il s'est présenté comme candidat à la mairie de Kingston. Il ne pouvait donc pas exister de règle générale défendant aux fonctionnaires des douanes de prendre part aux affaires municipales. Si cette règle existait, elle a plutôt été ignorée qu'observée dans la province d'Ontario.

M. ROBB: Pour revenir à l'élection de Châteauguay, je trouve dans la "Gazette" de Montréal un état de la votation qui donne pour le bureau de scrutin numéro 11, village d'Ormstown, où le ministre a parlé, 79 voix à Morris et 95 à Fisher, soit une majorité de 16 voix en faveur de ce dernier, et les grandes majorités conservatrices dans la paroisse d'Ormstown ont été obtenues dans les bureaux de scrutin où les fonctionnaires du Gouvernement ont opéré.

M. PELLETIER: A quoi bon chercher à fendre des cheveux? Ormstown comprend le township d'Ormstown et le village d'Ormstown. Nous avions dans notre auditoire des habitants, non seulement du petit village, mais de toutes les parties du township; l'honorable député le sait parfaitement, car la salle était comble, et ce ne sont pas seulement des habitants du village qui votèrent le lendemain, mais des gens de tous les points du township. Si l'honorable député, qui paraît avoir perdu la mémoire de ce qui s'est passé ce jour-là, fait entrer en ligne de compte non seulement le village, mais tout le township d'Ormstown, il reconnaîtra le bien fondé de ma prétention, que la majorité du candidat conservateur a été de 75.

M. RHODES: L'honorable député d'Halifax (M. Maclean), j'en suis persuadé, se fiait simplement à sa mémoire en affirmant que sous le régime précédent le ministre des Douanes avait statué que les employés de la douane ne devraient pas prendre part aux élections municipales.

M. A. K. MACLEAN: Au contraire, j'en ai la connaissance certaine.

M. RHODES: J'ai le souvenir très net d'une discussion de cette question qui dura au moins une heure et où je me trouvai engagé avec le ministre des Douanes, il y a quatre ou cinq ans. Je lui signalai des exemples précis de percepteurs des douanes qui se portaient candidats au poste de conseillers dans des élections où tout se ramenait à une question d'allégeance à l'un ou l'autre des partis politiques. Non seulement on refusa de faire droit à ma demande et de punir ces employés coupables d'immixtion dans les luttes des partis, mais le ministre refusa même de poser en principe que les fonctionnaires n'ont pas droit de se présenter à l'élection.

A mon avis, il ne faudrait pas permettre aux percepteurs de douane suffisamment rétribués de prendre fait et cause dans ces élections municipales qui ne sont au fond que des luttes de partis politiques, et je pense que le plus tôt nous pourrons nous entendre pour avoir dans notre pays une règle uniforme à cet égard pour toute l'administration du pays, du haut en bas de l'échelle, le mieux ce sera. Nous éviterons ainsi bien des récriminations et des chicanes au sujet de petits employés et de petits emplois.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre voudra-t-il s'informer si son département n'a pas, dans les derniers six mois, adressé une circulaire aux employés du service extérieur interdisant toute immixtion dans les élections municipales.

M. REID: Je m'en informerai assurément; je n'ai aucun souvenir d'une telle circulaire.

M. RHODES: J'ai ici le compte rendu des Débats de la session de 1910-1911; à la page 1055 l'honorable député trouvera énoncée au long l'attitude que je pris alors.

M. A. K. MACLEAN: Je connais au moins deux cas dans lesquels les électeurs d'une municipalité s'opposèrent à ce qu'un employé de la douane remplissant, bien entendu, un emploi inférieur, prît part à la lutte en qualité de candidat. Par suite, le ministre des Douanes pria cet employé de se retirer de la lutte.

M. EDWARDS: De quel gouvernement tenait-il son emploi?

M. MACLEAN: Du ministère qui a précédé celui-ci.

M. REID: Si cette circulaire a été envoyée, elle a dû être adressée à tous les employés, et alors je suis surpris du grand nombre d'employés ayant, ces mois derniers, pris part aux élections municipales, plusieurs notamment qui sont hostiles au ministère actuel. On s'est plaint à moi de ce que des employés de la douane nommés par mon prédécesseur avaient pris part à l'élection municipale dans Yarmouth, si je ne me trompe.

M. A. K. MACLEAN: Il s'agissait peut-être d'Annapolis.

M. REID: L'honorable député d'Yarmouth sait peut-être si de ces employés dans sa circonscription ont pris une part active aux élections municipales?

M. LAW: Aucune part quelconque.

M. DAVIDSON: Le député junior d'Halifax (M. Maclean) a mentionné le comté d'Annapolis. A ce propos, je dirai que sous le régime précédent il y avait un sous-percepteur du nom de Porter qui fut conseiller et se présentait comme libéral. J'écrivis à son sujet au ministre des Douanes d'alors et lui demandai s'il n'était pas contraire aux règles de son département qu'un employé siégeât au conseil municipal, et on me répondit qu'il n'existait pas de telle règle. Effectivement, M. Porter occupa un siège au conseil municipal durant un grand nombre d'années.

M. A. K. MACLEAN: Ce n'est pas celui que j'avais en vue lorsque j'ai été interrompu. On avait demandé au ministre s'il n'avait pas reçu une requête demandant la destitution d'un fonctionnaire de son ministère, parce qu'il aurait pris part à une élection municipale. Je ne prétends pas que ce soit mal pour un fonctionnaire de prendre part à une élection municipale. Je suis plutôt d'opinion que les fonctionnaires des douanes ne devraient pas être candidats. L'on m'a rapporté qu'un fonctionnaire des douanes à Bridgetown, du nom de Hicks, a été destitué de ses fonctions en décembre ou janvier 1913, parce que son fils avait pris part à une élection municipale.

M. DAVIDSON: Mon honorable ami a été mal informé sur cette affaire. Aucun fonctionnaire du comté d'Annapolis n'a été destitué pour aucune raison de cette nature. La maison à laquelle appartient ce percepteur des douanes avait tenté de séduire des électeurs à cette élection, mais ce n'est la cause de la mise à pied de ce fonctionnaire.

M. KYTE: Je crois que cette discussion a du bon. L'occasion est probablement excellente pour demander au ministre des Douanes de formuler une règle qui deviendrait générale par tout le pays. Les observations faites par le député junior d'Halifax (M. A. K. Maclean), sont absolument bien fondées, et cela à ma connaissance personnelle, bien qu'il soit possible de prétendre que la circulaire envoyée par l'ex-ministre des Douanes ne contenait pas d' "instructions" aux fonctionnaires des douanes, leur enjoignant de ne pas prendre part aux élections municipales. Je sais, cependant, que cela fut recommandé au préfet du comté que je représente. C'est un fonctionnaire très compétent et hautement qualifié pour remplir les fonctions de préfet du comté. Il y a six ans, je me rappelle qu'il fut de nouveau prié de se présenter dans la même division, aux élections du conseil municipal et il écrivit au ministre des Douanes pour demander s'il y aurait objection à ce qu'il fût membre du conseil municipal, et le résultat de cette consultation fut qu'il ne se présenta pas et que depuis lors il n'a jamais été candidat dans le comté de Richmond. Je ne sais si la règle est générale ou non, mais je prétends que l'ex-ministre fut d'opinion qu'il valait mieux, pour ce fonctionnaire, qu'il ne prît pas part aux élections municipales.

M. J. D. REID: Pour ma part je suis d'avis que tout fonctionnaire des douanes devrait s'abstenir de prendre part aux élections municipales ou autres. Je crois cependant que la règle de conduite à cet égard devrait être générale dans tout le service civil; elle devrait s'appliquer à tous les ministères. En ce qui me concerne, je n'ai changé aucune coutume qui était en existence à cet égard avant mon entrée en fonctions. Je suis convaincu que si l'on consultait les archives de toutes les élections municipales du Dominion, l'on trouverait autant de fonctionnaires d'une couleur politique que de l'autre candidats à

des élections municipales. Il y a certainement des endroits où il peut devenir nécessaire que des fonctionnaires prennent part aux élections municipales, disons, par exemple, dans une ville nouvelle. Je me rappelle avoir reçu, il y a environ un an, une lettre d'un fonctionnaire d'une ville nouvelle me demandant s'il pouvait occuper une situation de conseiller dans le conseil municipal, et je l'avisai qu'à l'expiration de son mandat il vaudrait mieux pour lui s'abstenir complètement. Je crois que c'est ainsi qu'on devrait agir et j'espère qu'une règle uniforme sera établie et qui s'appliquera à tout le service.

M. CARVELL: Je me rappelle très bien de deux cas, pendant les quinze dernières années ou l'on refusa la permission à un fonctionnaire de prendre part à une élection municipale. L'un de ces cas se produisit dans Frédéricton concernant un inspecteur des pêcheries qui voulait être candidat à la mairie. On lui refusa la permission. Cela soulève la question tout entière. Mon ami le ministre de la Justice a dit que dans son opinion tout fonctionnaire devrait être privé du droit de prendre part aux élections municipales. Je ne puis partager cet avis, bien qu'en m'exprimant ainsi je puisse ne pas me trouver d'accord avec des membres de mon propre parti. Il me semble qu'on devrait formuler une règle établissant qu'un homme qui gagne sa vie comme fonctionnaire, qui reçoit un salaire suffisant pour vivre, devrait se borner au fonctionarisme et s'occuper de ses fonctions.

Mais celui qui ne reçoit qu'une petite rétribution, tel qu'un agent douanier ou un maître de poste qui touche $35 par année, ceux-là ne devraient pas être privés de leurs droits de citoyens. Ces hommes devraient être laissés libres de remplir leurs fonctions et ils ne devraient pas être révoqués lorsque surgit un nouveau gouvernement pour avoir remplit leur devoir de citoyen.

Mais, ainsi que je viens de le dire, lorsqu'il s'agit d'un homme vivant entièrement du service public, le principe contraire devrait prévaloir et je suis d'opinion que le Gouvernement ferait bien d'élaborer un règlement équitable et raisonnable qui obligerait les fonctionnaires publics à n'être que des fonctionnaires et qui permettrait aux titulaires de ces postes infimes de continuer, parmi leurs semblables, à n'être que de simples mortels et à exercer les droits que tous leur reconnaissent.

[M. Reid.]

M. BUCHANAN: Je vais porter contre le ministre des Douanes une très sérieuse accusation qui pourrait même amener sa sortie du cabinet. Voici l'accusation: il a contribué à faire se répandre, dans mon comté, un très fort sentiment en faveur du commerce libre. Pour ma part, je ne m'y oppose pas, mais je sais que ses amis, dans mon comté, sont d'un sentiment contraire. Un fonctionnaire spécial fut délégué aux douanes du port de Coutts l'année dernière. Il s'est montré très actif et quelques-unes des fautes qu'il a commises furent assez sérieuses pour décider nombre de conservateurs à s'enrôler dans les rangs du parti libéral. J'en ferais connaître quelques-unes, mais tout en attirant sur elles l'attention du ministre, je veux qu'il soit convaincu de mon désir de le voir maintenir ce fonctionnaire en place dans le comté, parce que ses actes sont d'un appoint considérable au parti libéral. Dans un cas, un homme traversa en voiture la frontière qui sépare Coutts de Sweetgrass, dans le Montana, où il déjeûna, vu qu'il ne se trouve pas d'hôtel à Coutts. Il possédait à Coutts une cabane de berger et quand il s'en revint il apporta avec lui une livre de beurre. A son arrivée, son équipage complet, ses chevaux, son wagon, et sa livre de beurre furent saisis et il dût se rendre à Lethbridge pour s'en procurer un autre. Il dût commencer par débourser un montant égal à la valeur d'une paire de chevaux et d'un wagon et l'affaire traîna pendant un certain temps devant le ministère des Douanes. Il existe un autre cas beaucoup plus grave que celui-là. Un particulier demeurant au Canada traversa la frontière à Sweetgrass, s'acheta un paquet de tabac et quand il revint le paquet de tabac fut saisi. Il existe d'innombrables cas de ce genre qui ont beaucoup aidé à faire naître un fort sentiment en faveur d'un commerce libre et j'espère que le ministre des Douanes continuera à laisser cet employé se promener à travers le pays, non pas dans l'Ouest où l'opinion est déjà fortement prononcée, mais dans l'Est. Son nom est Hughes et c'est le nom d'un homme bien utile au parti libéral.

M. CARROLL: Je désire rappeler au ministre des Douanes le souvenir d'une demande de production de documents que j'ai faite l'année dernière. Il s'agissait de la démission du percepteur des douanes au port de Glace-Bay,—M. M. J. McKinnon. Il y eut deux enquêtes faites à la suite d'accusations portées contre M. McKinnon et j'ai appris de M. Duchemin, lors de la seconde enquête, que son rap-

port, relatant les faits exposés à la première enquête, avait été envoyé au ministère. J'eus les documents se rapportant à la seconde enquête et j'informai le ministre ici, dans les couloirs, le printemps dernier, que le rapport n'était pas complet, puisqu'il ne contenait pas celui de la première enquête sur les accusations d'ingérence politique. Je demande au ministre de vouloir bien produire le rapport de la première enquête, y compris la preuve faite devant le commissaire. Je lui dirai que j'ai besoin de ces documents pour discuter certains points de cette démission lors de la prise en considération des crédits alloués au service extérieur.

M. REID: L'honorable député est-il certain que ces papiers n'ont pas été produits. J'en ai produit quelques-uns l'autre jour.

M. CARROLL: J'en ai eu une partie l'hiver dernier.

M. REID: Je sais que j'en ai déposé quelques-uns l'autre jour et j'ai cru qu'ils faisaient partie du dossier, je les déposerai demain.

M. KYTE: Pendant qu'il est question d'affaires de cette nature, j'attirerai l'attention du ministre des Douanes sur la révocation de Martin Johnston, agent de la douane à Red-Island. Cette révocation fut faite peu de temps après l'arrivée au pouvoir du Gouvernement et la raison qu'en donna le ministre fut que cet agent n'avait aucun travail à faire et que par conséquent l'on devait se dispenser de ses services. Mais j'ai pu rappeler au ministre que, quelques semaines plus tard, un autre avait été nommé à ce poste.

M. REID: Au même endroit?

M. KYTE: Sans doute, à peu près au même endroit. J'ai demandé quel était le traitement du nouvel agent, et je n'ai pu le savoir. Je serais content que le ministre me donnât l'information.

Michael E. Gilles, d'Irish-Cove, fut nommé à cette place et je désire savoir quel est le traitement de M. Gilles et aussi quel était celui de M. Johnston, durant son emploi.

Douanes.—Traitements et dépenses casuelles des divers ports du Canada, y compris les appointements des agents surnuméraires, dont la nomination n'a pas été faite en vertu de la loi du service civil, $3,590,000.

M. REID: J'ai des explications à fournir relativement à cet item. Le crédit total pour l'exercice 1913-1914 était de $3,290,000, de sorte que nous demandons $300,000 de plus cette année.

Le total des traitements des agents employés, dans les différents ports du Dominion, était de $2,760,445, lorsque les prévisions budgétaires furent arrêtées. Pour les neuf mois finissant au 31 décembre 1913, les dépenses casuelles se sont élevées à $337,845, et l'on prévoit qu'il faudra une somme de $394,745, pour l'exercice entier. Il faut ajouter à ce montant les salaires payés pour le travail supplémentaire dans le cours de l'exercice 1912-1914, lequel s'élève à $124,000. Il s'agit ici des rémunérations accordées aux proposés au débarquement dans les différents ports, où ils sont obligés de faire du travail supplémentaire. Tout cela forme donc une dépense prévue totale de $3,279,190.

Il faut, cependant, déduire de ce total, les sommes remises aux marchands, qui ont été surchargés pour des marchandises placées en entrepôts, en se basant sur l'année précédente. L'année dernière, ces surcharges ont atteint le chiffre de $32,000, ce qui amène les dépenses prévues à $3,247,190. Nous demandons un crédit de $3,590,000, ce qui laisse une augmentation de $342,810, sur les prévisions de l'année dernière.

M. LEMIEUX: Je suppose que cette augmentation est en grande partie imputable au port de Montréal?

M. REID: Oui.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre serait-il assez bon de renseigner cette Chambre quant au nombre d'officiers de douane en fonctions, à son arrivée au ministère, ainsi que l'augmentation du nombre des fonctionnaires et de leur traitement durant la première, le seconde et la présente année de son administration?

M. REID: Je prends note de la question, afin de me mettre en état de fournir à l'honorable député les renseignements qu'il demande. Je ne puis donner ces renseignements au pied levé, mais il les aura avant que nous n'en ayons fini avec ces crédits.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre pourrait-il profiter de l'occasion et nous donner, en même temps, le nombre total des agents qu'il a nommés et destitués dans tout le Canada, depuis qu'il est à la tête de ce ministère?

M. A. K. MACLEAN: Vu que le ministre des Douanes n'a plus à faire voter que les item contenus à la page 96, je lui

demanderai de ne pas exiger qu'ils soient votés ce soir. Nous pourrions y revenir un autre soir; car nous n'avons pas eu la chance de les examiner.

M. LEMIEUX: Je désirerais également savoir les noms des officiers de douanes du port de Québec et les augmentations de salaires qui leur ont été accordées au cours des trois dernières années, lorsque nous reprendrons l'étude de ces crédits.

Administration centrale.—Département des Chemins de fer et des Canaux, $201,150.

M. J. D. REID: En l'absence du ministre des Chemins de fer, qui ne peut être ici ce soir, sur l'avis de son médecin, je demanderai à ces messieurs de l'opposition d'adopter ces crédits. Dans la classe A, on se dispense des services d'un assistant ingénieur, et un autre est nommé dans la classe B1. Dans la classe B2, on a nommé deux commis additionnels, au traitement de $1,200 chacun, et dans la classe A3, cinq nouveaux commis ont été nommés à des traitements variant entre $500 et $1,200 par année.

M. A. K. MACLEAN : Pas un de ces commis n'est dans les bureaux de Moncton?

M. REID: Non.

M. MACDONALD: Le traitement de M. Gutelius est-il compris dans ces crédits?

M. REID: Non.

M. MACDONALD: Je désirerais que le ministre dépose devant cette Chambre, aussitôt que possible, le décret en conseil approuvant la nomination de M. Gutelius. Quand les amis du Gouvernement, dans les Provinces maritimes, demandent quelque chose au ministre des Chemins de fer, on leur répond: M. Gutelius dit que cela ne peut se faire.

Nous aimerions à savoir si M. Gutelius est plus puissant que le ministre et en quoi consiste au juste ses fonctions.

M. REID: Le décret sera déposé devant la Chambre.

M. MACDONALD: Je désirerais également voir déposer sur le bureau tous les documents qui se rapportent à l'achat de charbon américain par le ministère des Chemins de fer, dans le mois de décembre dernier. A l'heure actuelle, les mineurs de la Nouvelle-Ecosse manquent de travail. C'est plus curieux de voir le chemin de fer du gouvernement acheter du charbon en Pennsylvanie, le faire transporter à ses frais par voie ferrée à Massena-Springs, et de ce dernier endroit jusqu'à Lévis, quand il aurait pu s'approvisionner aux mines situées sur le parcours de l'Intercolonial et éviter ces frais. A l'heure actuelle, un bon nombre de mines, surtout les petites, sont arrêtées faute de commandes, et un grand nombre d'autres ne fonctionnent que la moitié du temps.

M. REID: Les documents seront déposés devant la Chambre, et vous aurez tous les renseignements désirés. Si je ne me trompe, les houillères ont informé M. Gutelius qu'elles étaient dans l'impossibilité de fournir du charbon, au temps où l'on en avait besoin.

M MACDONALD: C'est la vérité à propos de deux des plus importantes houillères. Le malheur, c'est que le Gouvernement n'a pas poursuivi son enquête auprès d'un bon nombre d'autres compagnies, qui auraient été en état de lui fournir tout le charbon dont il avait besoin.

Comme question de fait, durant le mois de janvier, lorsque fut effectué cet achat de charbon, l'on aurait voulu arrêter la livraison du charbon faite par les grandes compagnies de la province. Prétendre que, tout à coup, le chemin de fer Intercolonial a eu besoin de 1,500 tonnes de charbon, et que les houillères auraient dû négliger le reste de leur clientèle pour approvisionner l'Intercolonial, cela n'est pas juste. Tout ce que l'Intercolonial avait à faire, c'était d'attendre son tour, et alors on aurait eu tout le charbon dont on avait besoin, et le chemin de fer du Gouvernement n'aurait eu rien à payer pour le transport. Je me propose de discuter cette question plus au long, un peu plus tard.

M. KYTE: D'après les détails que je vois dans les crédits, tout indique que le ministère a l'intention d'employer cinq avocats additionnels, dont les honoraires seront de $4,000 en descendant.

M. REID: Le ministère n'a qu'un seul avocat à son emploi.

M. KYTE: Daans ce cas, la rédaction de l'item en question est fort mauvaise; n'importe qui en la lisant comprendrait qu'il s'agit de la nomination de cinq avocats à l'emploi du ministère. Quel est cet avocat du ministère pour lequel on a décidé de faire voter un traitement de $4,000?

M. REID: Jusqu'à date, personne n'a encore été choisi pour cette position.

M. KYTE: Quelle est la position de M. Aylward dans ce ministère?

M. REID: Il était l'avocat du ministère; mais il est à Moncton maintenant. C'est le traitement de celui qui sera appelé à recueillir sa succession.

M. KYTE: Je vois un certain nombre d'agents d'expropriation, qui ont des traitements de $3,600 et moins. Est-ce que tous ces fonctionnaires doivent être ajoutés au personnel du ministère ici?

M. REID: Non. Ces chiffres représentent simplement le nombre des fonctionnaires dans cette subdivision; il y en avait 14 l'année dernière, mais il y en a un de moins cette année. L'agent préposé à l'achat et à la location des terres nécessaires au passage de la voie est M. R. H. Fraser. Les autres fonctionnaires sont à l'emploi du ministère depuis des années, et ils ont reçu des promotions.

M. MACDONALD: La nomination de M. Fraser est-elle récente?

M. REID: Elle date déjà de quelque temps.

M. MACDONALD: D'où vient ce monsieur?

M. REID: Je crois qu'il vient de la Nouvelle-Ecosse.

M. MACDONALD: Vient-il de mon comté?

M. REID: Je pense que oui.

M. KYTE: L'honorable ministre sait-il quelle situation occupe en ce moment M. C. Campbell?

M. REID: Je puis donner les noms des 14 fonctionnaires dont il s'agit. A part l'avocat du ministère qui n'est pas encore nommé, ce sont: L. K. Jones, adjoint au sous-ministre; E. V. Johnson, ingénieur-inspecteur; John Murphy, ingénieur-électricien; J. L. Payne, statisticien; R. H. Fraser, agent préposé aux expropriations; G. A. Bell, contrôleur des finances; L. Sherwood, premier assistant et ingénieur-dessinateur; W. C. Little, comptable et surintendant de la papeterie; F. A. Dixon, chef de la correspondance; G. A. Mothersill, ingénieur-auditeur, et W. V. Cope, auditeur du ministère. Une position d'assistant ingénieur est vacante. L'année dernière, nous avions un autre assistant ingénieur; mais la position a été abolie cette année. M. C. Campbell n'est pas sur cette liste, où n'apparaissent que les noms des fonctionnaires stationnés dans les bureaux d'ici.

M. MACDONALD: Vous avez ajouté cinq emplois à la troisième division, subdivision A. Pourquoi cela?

M. REID: Ces emplois ne sont pas encore pourvus de titulaires. Ce sont des emplois de commis à $900 chacun.

M. MACDONALD: En vertu de la loi du service civil?

M. REID: Oui. Les nominations seront faites par la commission.

M. MACDONALD: Seront-ils employés dans le ministère ici?

M. REID: Oui.

M. MACDONALD: Le ministre pourrait-il nous dire si l'on a l'intention de placer sous la juridiction des règlements du service civil la branche du ministère des Chemins de fer et des Canaux dont le siège est à Moncton?

M. REID: Je ne puis fournir aucuns renseignements à l'honorable député à ce sujet. Je n'ai fait qu'examiner les crédits avec les fonctionnaires, afin de bien connaître la situation par rapport à Ottawa, mais rien de plus.

M. MACDONALD: Il a paru un article dans les journaux de la Nouvelle-Ecosse, où il est dit que le ministère songe à construire un prolongement de la voie ferrée dans l'est de la province, et que l'on fera passer la voie le long de la côte nord de la Nouvelle-Ecosse, à l'est de New-Glasgow. Je voudrais que le ministre déposât sur le bureau les lettres qui ont pu être échangées avec M. R. P. Fraser, de Pictou, relativement à ce détour de la ligne.

(Il est fait rapport de quelques résolutions.)

Sur la proposition de M. Rogers la séance est levée à dix heures et vingt minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mercredi, 4 février 1914.

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

1re LECTURE.

DE QUATRE PROJETS DE LOI D'INTERET PRIVE.

Bill n° 46, relatif à The Erie, London & Tilsonburg Railway Co.—Présenté par M. Murphy.

Bill n° 47, relatif à The Lake Erie and Northern Railway Company.—Présenté par M. Fisher.

Bill n° 48, pour autoriser The Peace River Tramway & Navigation Co.—Présenté par M. R. B. Bennett.

Bill n° 49, relatif à The Saskatchewan Central Railway Co.—Présenté par M. McCraney.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il a été répondu oralement sont indiquées par un astérisque.

SERVICE DE LA WEST INDIA STEAMSHIP.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. Quelle somme doit être payée annuellement par le Gouvernement du Canada à la compagnie des paquebots de la malle royale pour le service de la malle entre le Canada et les Indes Occilentales?
2. Quelle est la durée du contrat?
3. Combien de paquebots seront chargés de ce service, quels sont leur tonnage, leur vitesse, le nombre de passagers qu'ils peuvent transporter commodément et le nombre de voyages par mois?

M. FOSTER:

1, £70,000 ($340,666,666).

2. Du 1er novembre 1913 ou environ jusqu'au 31 octobre 1918.

3.—Quatre.

Nom.	Tonnage.		Vitesse moyenne —Nœuds.	Commodités des passagers.		
	Brut.	Net.		1re classe.	2e classe.	3e classe.
Chignecto..	4,744	2,999	11	41	60	90
Chaleur....	4,746	2,994	11	41	60	90
Cobequid..	4,790	2,960	11	41	60	98
Caraquet..	4,889	2,975	11	40	72	80

Le "Cobequid" a fait naufrage sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, le 13 janvier 1914.

Un départ doit avoir lieu d'Halifax tous les quinze jours.

COMMISSAIRE DU COMMERCE DANS LES ANTILLES ANGLAISES.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. M. Watson Griffith a-t-il été nommé commisssaire spécial du commerce pour le compte du gouvernement du Canada dans les Indes Occidentales anglaises?
2. S'il en est ainsi, quelles sont ses fonctions; quand a-t-il commencé à les remplir, et quel est son traitement?
3. Avant d'être nommé à ce poste, quelle était son occupation et où demeurait-il?

M. FOSTER:

1. M. Griffith a été nommé commissaire spécial du commerce. Il a été envoyé en mission commerciale dans les Antilles anglaises.

2. Ses fonctions sont d'intéresser la population des Antilles aux choses du Canada et aux produits canadiens, de faire régulièrement un rapport au département et d'aider à donner à ces renseignements la plus grande publicité au Canada. Ses fonctions ont commencé le 17 décembre 1913; traitement, $4,000 par an.

GRATIFICATION POUR LES VETERANS DE L'INVASION FENIANE.

*M. SINCLAIR demande:

Jusqu'à date, combien de vétérans ont reçu la gratification de $100 accordée aux volontaires qui ont servi pendant les invasions fénianes?

M. PERLEY: 16,470.

M. BOIVIN demande:

Combien de vétérans de l'invasion féniane ont reçu la gratification de $100, octroyée par la loi?

M. PERLEY: 16,470.

*M. MACDONALD demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de présenter quelque mesure législative à l'effet de prolonger le délai fixé pour le paiement de la gratification accordée sous le régime du chapitre 53, 2 George V, intitulé: "Loi autorisant une gratification aux volontaires qui ont servi la Couronne lors des invasions féniennes"?
2. Le Gouvernement se propose-t-il de présenter quelque mesure législative aux fins de payer la gratification prescrite par ladite loi aux veuves des volontaires qui y auraient eu droit de leur vivant?

M. S. HUGHES (ministre de Milice et de la Défense):

1. Oui.

2. La gratification est payable à la date de l'adoption de la loi, c'est-à-dire le 1er avril 1912.

*M. J. J. HUGHES demande:

1. A quelles conditions sont payées les gratifications aux volontaires qui se sont sacrifiés et

se sont offerts pour repousser l'invasion féniane en 1866?

2. Si personne dans la province de l'île du Prince-Edouard n'a reçu cette gratification, quelle est la raison de cette mesure arbitraire?

M. S. HUGHES :

1. Faire la preuve qu'un corps de troupe a été appelé en service actif et qu'un volontaire a fait du service dans un corps ainsi appelé pendant la durée de l'incursion.

2. Il n'y a pas trace ni preuve dans le département d'un corps appartenant à l'île du Prince-Edouard qui ait été appelé pour repousser la campagne des fénians.

M. MICHAUD demande:

1. Quel était le nombre total d'hommes, de femmes et d'enfants en Canada à l'époque des invasions fénianes?

2. Quel était le nombre total, par province, d'hommes en état de porter les armes à ladite époque?

3. Quel nombre total d'hommes a alors été engagé pour faire le service militaire, dans chaque province?

4. Combien de demandes ont été adressées au département de la Milice et de la Défense, dans chaque province, pour obtenir la gratification promise aux termes de la loi à cet effet?

M. S. HUGHES :

1. La réponse doit être donnée par le département du Commerce et de l'Industrie.

2. La réponse doit être donnée par le département du Commerce et de l'Industrie.

3. Campagne des fénians.

	1866.
Haut-Canada	12,199
Bas-Canada	7,398
Nouvelle-Ecosse	59,379
Nouveau-Brunswick	44,055
Total	123,031

Campagne des fénians.

	1870.
Ontario	20,956
Québec	15,066
Nouvelle-Ecosse	4,192
Nouveau-Brunswick	3,327
Total	43,541

4. Il est impossible de donner ce renseignement à présent, car les demandes de gratification n'ont pas été entrées par province.

M. BORDEN: Les questions 1 et 2 resteront en suspens pour réponse ultérieure.

PERSONNEL DU PENITENCIER DE DORCHESTER.

*M. EMMERSON demande

1. Des nominations ont-elles été faites depuis le 1er janvier 1913, dans le personnel officiel du pénitencier de Dorchester? Dans l'affirmative, quels sont les noms des personnes nommées, leur emploi respectif et leur salaire?

2. De nouveaux emplois ont-ils été créés depuis la date ci-dessus? Dans l'affirmative, quels sont les noms des personnes nommées à ces emplois, et quels sont leurs salaires respectifs?

3. Qui a recommandé la création de ces nouveaux emplois, et quel est le montant additionnel ajouté à la liste de paie dudit pénitencier par suite de la création de ces nouveaux emplois?

M. DOHERTY:

1. N. A. Macpherson, garde des ateliers à $1,000, en remplacement de W. R. Burns, démissionnaire.

2. (a) En conformité du tableau uniforme fixé à la dernière session, les devoirs de l'économe ont été augmentés de la surveillance de la division de l'habillement en plus de la division des vivres—sans augmentation de traitement. (b) Le garde Gillespie, chargé de la cuisine, a été promu du rang de garde à $800, à la place de sous-économe avec $900. (c) Le garde Elsdon qui a été chargé depuis de nombreuses années de la division de l'habillement a été promu du rang de garde à $800 à celui de sous-économe à $900. (d) Le garde McCaull, qui avait été chargé de la surveillance de l'atelier du mécanicien, a reçu de l'avancement; de garde qu'il était, avec un salaire de $800, il a été fait aide-mécanicien, à $1,000.

3. Concernant (a), (b) et (c), l'inspecteur des pénitenciers; concernant (d) le préfet et l'inspecteur. L'ensemble de l'augmentation dans les salaires est de $400 par année.

BUREAU DE POSTE A MAISONNEUVE.

*M. VERVILLE demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de procéder à l'érection d'un bureau de poste dans la cité de Maisonneuve?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il l'intentiton d'utiliser les plans préparés par M. C. A. Reeves et approuvés par le département?

3. M. Reeves est-il encore employé par le département des Travaux publics en ce qui concerne ce bureau de poste? Dans la négative, pourquoi?

4. Est-ce l'intention du Gouvernement de changer d'architecte à l'égard de cette construction?

5. Dans l'affirmative, à la demande de qui le changement a-t-il été ou sera-t-il fait?

6. Quel sera le coût de ces travaux, et quand seront-ils commencés?

M. ROGERS:

1. M. Dufresne, architecte de Montréal, prépare les plans, en ce moment.

2, 3 et 4. Non. Les plans pour l'emplacement qui avait d'abord été choisi, avaient été faits par M. Reeves, mais ils n'étaient pas acceptables.

5. C'est le ministre qui a donné ordre de changer d'architecte.

6. Les plans ne sont pas terminés et, par conséquent, il n'est pas possible de dire ce que coûteront les travaux.

TRAVAUX DU PORT DE FRASERVILLE.

M. GAUVREAU demande:

1. Pour quelles raisons les travaux du port de Fraserville (P.Q.) n'ont-ils pas été exécutés durant l'été de 1913?

2. Est-ce l'intention du ministre des Travaux publics de procéder sous peu à l'exécution de ces travaux qui devaient être commencés aussitôt la session finie, d'après la promesse même du ministre à la dernière session?

M. ROGERS:

1. Le département des Travaux publics et celui des Chemins de fer et des Canaux n'étaient pas d'accord sur la nature des travaux à exécuter, mais, à l'heure présente, les plans et les devis sont presque terminés.

2. Le ministre ne peut pas donner une réponse précise avant d'avoir examiné les plans et les devis.

LE PIQUE-NIQUE DE QUEENSTON-HEIGHTS.

M. PROULX demande:

1. Le ministre de la Milice et de la Défense a-t-il accompagné sir Ian Hamilton au pique-nique politique de l'association conservatrice du quartier quatre, à Queenston-Heights, en juillet dernier?

2. Le ministre ainsi accompagné par sir Ian Hamilton portait-il un insigne portant les mots "Borden et l'empire"?

3. Le ministre et sir Ian Hamilton ont-ils été photographiés avec les officiers de ladite association conservatrice lors de ce pique-nique politique?

M. HUGHES:

1. Le général sir Ian Hamilton a été l'hôte du ministre de la Milice pendant un jour, dans le mois de juillet dernier, à Queenston-Heights, pendant que le ministre en faisait une inspection militaire. Plusieurs pique-niques avaient lieu à cet endroit, ce jour-là.

2. Le ministre a porté un très joli insigne représentant un robuste jeune Canadien planté sur le sol canadien et tendant la main, à travers l'océan, à John Bull se tenant sur le sol britannique. Le ministre ne se rappelle pas si l'inscription "Borden et l'Empire" se trouvait sur cet insigne.

3. Le ministre et sir Ian ont été photographiés une dizaine de fois dans la journée, en compagnie d'une foule de gens très aimables. Il n'y a aucun doute que beaucoup d'entre eux, qui paraissaient très intelligents, appartenaient à l'association conservatrice.

PERSONNEL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

*M. KYTE demande:

1. A la suite d'une enquête sur les devoirs du personnel de la Chambre des Communes en service civil, a-t-il fait rapport à Son Honneur l'Orateur ou à la commission d'économie interne? Dans l'affirmative, quelle était la nature de ce rapport?

2. M. l'Orateur se propose-t-il de déposer sur la table le rapport en question?

M. BORDEN:

1. Oui.

2. Une copie du rapport a été déposée sur le bureau de la Chambre, pour l'information des députés.

BUREAU DE POSTE DE RIGAUD.

*M. BOYER demande:

1. A qui le Gouvernement a-t-il accordé la construction ou la surveillance de la construction du trottoir en béton devant le bureau de poste de Rigaud?

2. Quels sont les noms des personnes qui ont reçu de l'argent du Gouvernement pour ce travail, et combien chacune d'elles a-t-elle reçu.

3. Quels sont les fournisseurs des matériaux, le montant et la nature de leur facture?

4. Si ce travail a été donné à l'entreprise, quel en a été l'entrepreneur et quel était le montant de son entreprise?

5. Y avait-il d'autres soumissions? Dans l'affirmative, par qui furent-elles faites et pour quel montant?

M. ROGERS:

1, 2, 3 et 4. L'entreprise a été concédée, par arrangement, à M. E. Monpetit, de Rigaud (P.Q.), pour la somme de $276.50. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. G. S. Gingras, du département des Travaux publics, Montréal.

5. Il n'y a pas eu d'autres soumissions.

*M. BOYER demande:

1. Le travail d'assainissement, de terrassement et d'enclos fait au cours de 1913 sur le terrain du Gouvernement où est érigé le bureau de poste à Rigaud, a-t-il été fait en régie ou à l'entreprise?

2. Dans le premier cas, quel est le nom du surveillant et le montant des appointements qu'il a touché et quels sont les noms aussi des autres employés et le salaire que chacun d'eux a reçu?

3. Dans le second cas, quel est le nom de l'entrepreneur, quel était le montant de sa soumission, et y avait-il d'autres soumissions? Dans l'affirmative, quels sont les noms de ces soumissionnaires?

4. Quel montant a été payé jusqu'à date, pour les travaux ci-haut énumérés?

M. ROGERS:

1 et 2. L'entreprise a été concédée, par arrangement, à M. E. Monpetit, Rigaud,

Québec. Assainissement et terrassement, $182.50; clôture, $134; total, $316.50. Tous ces travaux ont été faits sous la surveillance de M. G. S. Gingras, du département des Travaux publics à Montréal.

3. (a) E. Monpetit, $316.50; (b) aucune autre soumission n'a été reçue.

4. $316.50.

*M. BOYER demande:

1. Combien de tonnes de charbon le Gouvernement a-t-il acheté pour l'usage du bureau de poste de Rigaud cette dernière saison?
2. Quel est le nom du fournisseur?
3. Des soumissions ont-elles été demandées pour cet objet?
4. Dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires? Et le prix de la tonne demandé par chacun d'eux?
5. Quelle quantité devait fournir celui qui a obtenu la soumission?
6. Quelle quantité a-t-il fourni?
7. Si le contracteur n'a pas tout fourni la quantité pour laquelle il a obtenu le contrat, quelles en sont les causes?
8. Quelle est la capacité cubique de la soute au charbon de ce bureau de poste?
9. Quel avait été le fournisseur en 1912?
10. Combien de tonne a-t-il vendu au Gouvernement et à quel prix?
11. Quels ont été les autres soumissionnaires cette même année-là et quels furent le montant, à chacun, de leur soumission?

M. ROGERS:

1. Environ 21¼ tonnes.
2. Basile Decoste.
3. Oui.
4. Un seul soumissionnaire, Basile Decoste, à $7.75 la tonne.
5. 35 tonnes de charbon " Egg ".
6. Une facture pour 21 tonnes et 535 livres, pour la somme de $164.83, a été approuvée le 16 septembre 1913.
7. La soute au charbon ne pouvait contenir qu'environ 22 tonnes et quand elle fut pleine, le gardien de l'édifice écrivit au département qu'il croyait cette quantité suffisante pour l'hiver.
8. 780 pieds cubes.
9. Chevrier Frères.
10. Environ 36½ tonnes, à $8 la tonne.
11. Un seul soumissionnaire, comme ci-dessus.

QUAI DE RIGAUD.

*M. BOYER demande:

1. Quel montant le Gouvernement a-t-il payé pour les réparations au quai de Rigaud, durant la saison 1913?
2. En quoi consistèrent ces travaux?
3. Qui en fut l'entrepreneur ou le surveillant?
4. Quel montant a reçu l'un ou l'autre?
5. Quelles sont les autres personnes qui ont reçu des salaires et combien?
6. Quels furent les fournisseurs des matériaux et le montant de chaque facture et la nature d'icelles?

M. ROGERS:

1. $233.40.
2. Menues réparations au quai.
3. Les travaux ont été exécutés en régie. L'ingénieur chargé de la surveillance des travaux était A. E. Dubuc, aide-ingénieur régional, de Montréal; le contremaître était L. J. O. Chevrier.
4. Le contremaître Chevrier a été payé à raison de $3 par jour; 20 jours à trois dollars, $60.
5. Joseph Vallée, menuisier, 22 jours à $2, $44; Félix Billard, journalier, 12 jours à $1.75, $21; total, $125.
6. Adolphus Cousineau, pour du bois, $6: Joseph Vallée, pour du bois, $94.40; I. L. Lafleur, pour des articles en fer, $8; total, $108.40.

QUAI DE GRAHAM.

*M. BOYER demande:

1. Quel montant le Gouvernement a-t-il dépensé au quai de Graham en 1913, quel fut le surveillant des travaux et quel salaire journalier et total a-t-il touché?
2. Quels sont les noms des autres employés et le montant du salaire quotidien et total qu'ils ont touché, chacun?
3. Les noms des fourniseurs, s'il y en eu, et le montant de leur facture?

M. ROGERS:

1. a) $1,615.67; b) contremaître, Nap. E. N. Séguin, à raison de $3.50 par jour.
2. Du 12 août au 6 novembre 1913; Nap. E. N. Séguin, contremaître, 72 jours à $3.50 par jour, $252; Léon Gauthier, menuisier, 45 jours à $2.50, $113.75; Nap. Vallée, journalier, 12 jours à $2, $24; Elie Lavigne, charretier, 17½ jours à $4, $70; Peter Berry, menuisier, 40½ jours à $2.50, $101.25; Didace Lavigne, journalier, 2 jours à $2, $4; Alf. Séguin, journalier, 15¾ jours à $2, $31.50; Antoine Bertrand, journalier, 10¾ jours à $2, $21.50; Bernard Séguin, journalier, 22 jours à $2, $44, total, $662.
3. Chevrier & Frères, cordage, $6.48; J. A. Bertrand, ferronnerie, $20.24; Hon. Gauthier, charroi etc., $5.75; capitaine Gédéon Vallée, pour taux de transport et déboursés, $46.56; Napoléon Séguin, marchand de bois, etc., $5.75; Caverhill, Learmont et Compagnie, câble, $21.13; Durand Hardware Co., ferronnerie, $3.10; Trefflé Pilon, loyer d'un treuil, $5; Philippe Lefebvre, marchand de bois, $31; W. A. Wood, louage d'une sonnette, $40; Alphonse Dumoulin, ouvrage de forge, $16.45; Ant. Bertrand, divers, 51.90; "Lachine Sand & Gravel Company",, louage d'une sonnette, $5; Johnny Gamelin, pilotage, $5; William Hodgson, marchand de bois, $632.54; Montreal Hardware Co., $7.68. Total, $953.67. Grand total, $1,615.67.

DRAGAGE A DORION.

*M. SEGUIN demande:

1. A la requête de qui a été envoyé une drague à Dorion, au cours de la saison de 1913?
2. Quelle quantité de verges de détritus de toutes sortes cette drague a-t-elle enlevées?
3. Le Gouvernement se propose-t-il de faire compléter le travail l'an prochain?
4. Les propriétaires riverains en face de l'endroit où a été fait ce travail ont-ils été appelés à payer quelque argent?
5. Quel est le nom de la drague?
6. Appartient-elle au Gouvernement ou à une compagnie?
7. Si c'est une drague du Gouvernement, quelle est le coût de son entretien quotidien?
8. Durant combien de jours cette drague est-elle demeurée à Dorion?

M. ROGERS :

1. A la demande de A. E. Labelle et de S. S. McKay.
2. Cette quantité représente 8,742 verges cubes.
3. Les travaux sont complètement terminés.
4. Oui.
5. Cette drague est désignée "P. W. D. n° 103".
6. Au ministère des Travaux publics.
7. Le coût d'entretien s'élève à $64.17.
8. Durant 40 jours.

PORT DE WESTMORELAND.

*M. EMMERSON demande:

1. Le ministère des Travaux publics fait-il exécuter un relevé hydrographique du havre de Port-Elgin, comté de Westmoreland (N.-B.)? Dans l'affirmative, combien d'hommes, et lesquels sont employés à ces travaux?
2. Le département sait-il qu'un relevé complet de ce havre a été fait, il y a quelques années?
3. Quel est le coût estimatif du relevé actuel, et le département se propose-t-il de faire continuer, pendant la prochaine saison de navigation, le dragage qui a été commencé dans le havre?
4. Le département des Travaux publics (a) fait-il exécuter des levés à Little-Cape, comté de Westmoreland, N.-B., dans le but de trouver un site pour un quai à cet endroit (b) et, dans l'affirmative, quel est le coût estimatif de cette exploration?
5. Le quai que l'on se propose de construire sur le côté ouest de la rivière est-il destiné à accommoder la population de Little-Cape-Portage et celles de Great-Shemogue, ou fait-on faire aussi une exploration sur le côté est du havre ou de la rivière du Great-Shemogue pour faciliter les opérations de l'établissement de pisciculture et celles de la Shemogue Oyster Company, compagnie composée de MM. Siddal, W. F. Humphrey, M.P.P., P. G. Mahoney, M.P.P., Richard O'Leary et autres, qui ont besoin d'un quai pour leur exploitation des huîtrières à Little-Cape ou Great-Shemogue-Harbor?
6. Y a-t-il, au ministère des Travaux publics ou dans quelqu'un des départements du Gouvernement, ou en la possession de quelqu'un des ministres une correspondance à ce sujet?

[M. Rogers.]

M. ROGERS :

1. Oui. Le sous-ingénieur Martin et l'inspecteur général Loggie ainsi que quelques habitants de ces localités exécutent ces levés.
2. Oui.
3. De $100, sans compter les dépenses du personnel. Le ministère étudiera la question lorsqu'il aura reçu le rapport de l'ingénieur.
4. a) Oui. b) Le coût estimatif des levés est de $75.
5. Le levé est terminé, mais les rapports ne sont pas encore tous parvenus au ministère, ce qui retarde l'étude de la question de l'emplacement.
6. La correspondance reçue a été envoyée à l'ingénieur ordinaire, lorsqu'ordre a été donné de faire ces levés, et elle n'a pas encore été retournée au département.

IMPORTATION DE SCORIES.

M. EMMERSON demande:

1. Existe-t-il au Canada un arrêté du conseil concernant de quelque façon que ce soit l'importation de scories comme engrais, et, dans l'affirmative, à quelle date a-t-il été adopté et de quelle manière affecte-t-il l'importation de scories?
2. S'il existe, cet arrêté ministériel a-t-il été adopté à la demande de quelques personnes, sociétés ou corporations et, dans ce cas, quels sont les noms de ces personnes, sociétés ou corporations?
3. Y a-t-il eu des droits imposés sur les scories importées au Canada pour des fins agricoles? Dans l'affirmative, quel était le taux de ces droits avant la passation du dit arrêté ministériel?

M. REID:

1. Non.
2. Non.
3. Non, le droit n'a pas été changé quant aux sortes des hauts fourneaux, tel que mentionné dans l'item 72 du tarif douanier de 1907. Le 9 novembre 1913, le Bureau des Douanes a compris dans l'item 663 du tarif douanier de 1907 ces scories, en qualité de fertilisants soumis à un droit préférentiel de 5 p. 100 et à un droit général de 10 p. 100.

M. EMMERSON: Je veux appeler l'attention du ministre sur la réponse qu'il donne à la troisième partie de cette question, et lui demander de déposer sur le Bureau de la Chambre une copie de la décision dont il a parlé, ainsi que tous les documents qui se rattachent à cette question.

M. REID: Je serai certainement heureux de fournir ce renseignement à mon honorable ami.

PLAIDOIERIES DANS LA QUESTION DU MARIAGE.

M. PROULX demande:

1. Quelle a été la somme totale payée par le Gouvernement, pour honoraires et déboursés, aux avocats retenus par l'exécutif ou le ministre de la Justice dans l'instance devant la cour Suprême du Canada et le comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté, re la question du mariage et le bill qui s'y rapportait, présenté à cette Chambre au cours de la session de 1911-1912 par le député de Lincoln, et référé par le Gouvernement à la dite cour Suprême et au dit comité judiciaire?

2. A-t-on payé toute la somme due à ces procureurs? Dans la négative, quelle somme leur est encore due?

3. Quelle somme a été demandée au Trésor fédéral par le ministre de la Justice et payée à ce dernier à titre de frais de voyage et autrement en rapport avec cette référence de la dite question du mariage et du dit bill au dit comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté?

4. Le ministre de la Justice a-t-il (a) pris part à la plaidoierie devant le dit comité judiciaire? Dans la négative, (b) pourquoi?

5. Quelle somme a été payée par le Gouvernement à ses agents ou procureurs à Londres, Angleterre, à titre d'honoraires et déboursés en rapport avec la susdite référence au comité judiciaire?

6. Leur a-t-on payé tout ce qui leur était dû? Dans la négative, quelle somme leur est encore due?

M. DOHERTY:

1. $21,926.70.

2. Toute la somme, telle qu'établie par le ministère.

3. Le ministre de la Justice s'est rendu en Angleterre au sujet de cette cause de mariage et d'autres affaires publiques. De ses dépenses, $1,000 sont portés au compte de cette cause de mariage.

4. (a) Le ministre de la Justice a soumis les questions et obtenu le droit d'appel et une ordonnance à l'effet que la cause fût entendue au terme de juillet 1912. (b) Parce que le Gouvernement avait décidé de soumettre ces questions au plus haut tribunal de l'empire et de fournir—ce qu'il a fait—un avocat indépendant chargé de présenter les vues opposées quant aux questions soumises.

5. Celle de $1,195.62.

6. Oui, tout.

LE MINISTRE DE LA MILICE EN EUROPE.

M. PROULX demande:

1. Combien d'officiers de la milice canadienne ont accompagné le ministre de la Milice lors de son voyage en Europe pendant l'été de 1913?

2. Combien de sténographes ont accompagné le parti?

3. Combien de serviteurs?

4. Combien de femmes et de filles d'officiers, combien d'autres personnes?

5. Les dépenses desdites femmes et filles ont-elles été défrayées en tout ou en partie par le département de la Milice et de la Défense?

6. Quel a été le montant total des dépenses de tout le parti soldé par le pays?

7. Quel montant a été payé aux sténographes et domestiques des officiers à titre de paie ou d'allocation?

8. Quels pays d'Europe ont été visités au cours du voyage?

M. HUGHES:

1. 21 officiers, dont 4 envoyés en Europe pour y suivre des cours d'instruction ou pour y remplir d'autres fonctions spéciales et qui se sont joints à la mission à Londres.

2. Un secrétaire particulier et un assistant secrétaire particulier.

3. Deux ordonnances.

4. Aucune, en qualité officielle.

5. Non, pas une seule. Les dépenses des dames qui prirent part au voyage ont été acquittées par leurs maris et par leurs pères.

6. $24,262, y compris celles des quatre officiers spéciaux dont il est parlé à la première réponse.

7. Au sujet des officiers, $3,984, d'après la solde fixée par le rang. Pour aide et autres allocations, $10 par jour. Quant aux sujet des autres, les frais de subsistance seuls et nulle allocation, sauf celle représentée par leur solde permanente.

8. Tous les officiers ont assisté aux manœuvres de l'armée française, le long de la frontière qui sépare la France de l'Allemagne. Ils ont aussi été témoins, trois jours durant, des manœuvres de l'armée suisse, sous la direction du général sir Ian Hamilton et du général Ellison. Durant une semaine, ils ont assisté aux manœuvres exécutées par les différentes divisions de l'armée anglaise et, la semaine suivante, aux manœuvres de l'armée entière. Le ministre a assisté personnellement aux manœuvres des divisions de l'armée allemande et il a visité les centres militaires de la Belgique et du Danemark. Un rapport complet se prépare, sous la surveillance du colonel Cruikshank et, lorsqu'il sera publié, on le distribuera à tous les membres de la Chambre.

BRISE-LAMES DE LITTLE-SANDS.

M. J. J. HUGHES demande.

1. A-t-on demandé des soumissions pour la construction du brise-lames de Little-Sands, I.P.-E.? Dans l'affirmative, combien de soumissions ont été reçues, qui ont soumissionné, et quel est le chiffre de chaque soumission?

2. Une convention a-t-elle été arrêtée avec l'un de ces soumissionnaires, ou l'entreprise a-t-elle été accordée à une autre personne? S'il en est ainsi, quand l'ouvrage sera-t-il commencé, et quand doit-il être terminé?

M. ROGERS: Oui, on a invité la concurrence, mais il n'est pas opportun de

fournir ce renseignement avant que la convention ne soit signée.

SERVICE DU COURRIER DANS LE COMTE DE WRIGHT.

M. DEVLIN demande:

1. Combien de bureaux de poste, s'il en est, ont été établis dans le comté de Wright, Québec, depuis septembre 1911?

2. Si quelques bureaux semblables ont été établis, dans quelles localités se trouvent-ils?

3. Quels sont les noms des maîtres de poste?

4. Dans quelles parties du comté de Wright ont été établis des routes postales rurales?

M. PELLETIER:

1, 2 et 3. Les bureaux suivants ont été établis: à Nesbitt-Corners, lopin 28, rang 4, township de Masham; receveur: John Nesbitt; à Lambert-Corners, lopin 16, rang B, township de Northfield; receveur: Robert Lambert; à Brennan-Hills, lopin 48, rang 6, township de Low; receveur: Louis Monette.

4. De Wakefield à Duclos, via Sainte-Cécile de Masham et Masham-Mills. Cet itinéraire est établi depuis 1909.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

M. Lemieux.—Copie de toute la correspondance et de tous les documents en général concernant les changements projetés dans le comité judiciaire du Conseil privé.

M. Carroll.—Copie de toutes dépêches et correspondance se rapportant en quelque manière aux personnes de Cap-Breton-sud qui ont demandé la gratification accordée aux volontaires ayant servi lors des invasions des fénians, ou aux réclamations présentées par lesdites personnes.

M. Carroll.—Etat donant les noms et adresses postales de toutes les personnes de Cap-Breton-sud (N.-E:), qui ont demandé la gratification accordée aux volontaires ayant servi lors de l'invasion fénienne, de toutes les personnes qui ont présenté deux demandes ou plus, de toutes les personnes qui ont reçu la dite gratification, et de toutes celles dont les demandes ont été rejetées, avec la raison de ce rejet.

M. Emmerson.—Etat donnant les noms et adreses postales de toutes personnes du comté de Westmoreland (N.-B.), qui se sont adressées au ministère de la Milice pour obtenir la gratification accordée aux volontaires qui ont servi lors de l'invasion des fénians, la date à laquelle chaque demande a été reçue, les noms et adresses des bénéficiaires et les noms et adresses des personnes qui n'ont pas obtenu la gratification avec la raison (s'il en est) pour laquelle elles n'ont rien reçu.

M. Maclean (Halifax).—Relevé faisant connaître le montant total de fonds disponible, en dépôt au crédit du Gouvernement canadien, au dernier jour de chaque mois de la période écoulée entre le premier avril 1913 et le 31 décembre 1913.

M. Maclean (Halifax).—Relevé faisant connaître les détails suivants de tous les emprunts

[M. Rogers.]

effectués ou renouvelés par le Gouvernement du Canada, sur la place de Londres, au cours des années civiles 1912 et 1913: emprunt; date et copie du prospectus; prix mentionné dans le prospectus et prix réalisé; date de l'échéance de l'emprunt; pourcentage; chiffre total de l'émission; montant réalisé; frais y compris l'escompte sur paiements immédiats, etc.; somme nette réalisée, et taux d'intérêt réel compris par unité.

M. Sinclair.—Etat donnant les noms et adresses postales de toutes persones du comté de Guysborough (N.-E.), qui se sont adressées au ministère de la Milice pour obtenir la gratification accordée aux volontaires qui ont servi lors de l'invasion féniane, la date à laquelle la demande a été reçue, les noms des bénéficiaires et la date du paiement et les noms des personnes qui n'ont pas obtenu la gratification avec la raison (s'il en est) pour laquelle elles no'nt rien reçu.

M. Hughes (King).—Etat faisant connaître les quantités et la valeur des pommes de terre importées chaque mois au Canada en 1911, 1912 et 1913, et les pays d'où ces produits ont été importés.

M. Kyte.—Copie de toute correspondance concernant la destitution de Alex. W. Finlayson, gardien du phare sur l'île Saint-Esprit, comté de Richmond (N.-E.), sa démission et la nomination de son successeur.

M. Boyer.—Copie de toutes lettres, dépêches et autres communications échangées entre le ministère de la Milice et MM. A. Macdonald, E. Monpetit et autres au sujet de l'organisation du 33e hussards de Vaudreuil et Soulanges.

M. Boyer.—Copie de toutes lettres, dépêches et autres pièces échangées entre le ministère de la Milice et MM. Archibald Macdonald, Elzéar Monpetit, J.-H. Chevrier et autres au sujet des réparations faites et à être faites à l'arsenal de Rigaud depuis 1911 jusqu'à ce jour.

LES VETERANS DE L'INVASION FENIANE—GRATIFICATION.

M. KYTE demande le dépôt du dossier suivant:

Etat donnant les noms et adresses postales de toutes les personnes dans le comté de Richmond (N.-E.), qui ont demandé la gratification accordée aux vétérans qui ont servi lors de l'invasion féniane; de toutes les personnes qui ont reçu cette gratification à venir jusqu'au 15 janvier 1914; et de toutes les personnes dont la demande a été rejetée, ainsi que les motifs du refus.

L'hon. S. HUGHES (ministre de la Milice): Je ne m'oppose pas à l'adoption des motions de la nature de celle-ci; je dois cependant faire observer à ceux qui les font que si l'on peut trouver certaines listes en quelques-uns des comtés de la Nouvelle-Ecosse, il s'écoulera certainement beaucoup de temps d'ici à ce que nous ayons recueilli les renseignements voulus au sujet des demandes auxquelles il est fait droit et de celles qui sont écartées. S'il se produit quelque délai, j'aime à croire que mes honorables amis ne s'en formaliseront pas.

(La motion est adoptée.)

SOMMES PAYEES AUX EDITEURS DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. A. K. MACLEAN demande le dépôt du dossier suivant:

Etat donnant les noms de toutes les compagnies d'imprimerie et des publications et de tous les journaux dans la Nouvelle-Ecosse, auxquels il a été fait des paiements en 1912 et 1913, respectivement, et indiquant la nature des services rendus.

—M. l'Orateur, en mon absence, l'autre jour, on a trouvé quelque peu à redire au texte de cette motion, vu l'absence manifeste de certains mots. Je demande la permission de la modifier en y insérant, à la suite du mot "paiements", qui se trouve en troisième ligne, les mots "par l'un quelconque des ministères du Gouvernement du Canada."

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

LES VETERANS DE L'INVASION FENIANE—GRATIFICATION.

M. A. K. MACLEAN demande:

Copie de tous documents, correspondance, etc., entre le ministère de la Milice ou l'un quelconque de ses fonctionnaires, et l'association conservatrice du comté de Halifax ou l'un quelconque des officiers de cette dernière, ou quelque particulier que ce soit du comté d'Halifax, l'informant de la suffisance ou de l'insuffisance, sous le rapport de la forme ou autrement, de la requête de tout habitant du comté d'Halifax demandant la gratification accordée aux vétérans de l'invasion féniane.

—Monsieur l'Orateur, cette motion embrasse peut-être trop de choses, et si le ministre pensait ne pas pouvoir fournir tous les renseignements qu'elle vise, je consentirais volontiers à en retrancher les mots "ou quelque particulier que ce soit du comté d'Halifax", qui se trouvent en troisième ligne. Il serait peut-être assez difficile d'accéder à la demande que comporte cette partie de la motion.

M. HUGHES: Je pourrais dire qu'il n'y a pas de réponse à faire à cette motion. Toutefois, autant vaut qu'elle soit adoptée.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre doit faire erreur; je crois qu'il y a une réponse à donner.

M. S. HUGHES: Fort bien, alors—non, je ne dis rien.

(La motion est adoptée.)

LE CAS DE M. GUSTAVUS-A. COLPITTS.

L'hon. M. R. EMMERSON demande:

Coipe de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, enquêtes et autres communications échangés avec l'un ou l'autre des départements administratifs, et notamment les ministères de l'Intérieur, des Douanes et de la Marine et des Pêcheries, au sujet de Gustavus A. Colpitts, citoyen canadien revenant au pays à bord de l' "Empress of Britain", en septembre 1911, et qui prétend qu'il ne lui a pas été permis par les fonctionnaires de l'Etat de débarquer à Rimouski;—aussi, copie de toutes les lettres, correspondance ou autres communications reçues par l'un des membres du Gouvernement, et notamment par le ministre de la Marine et des Pêcheries, ou par l'un ou l'autre des départements administratifs, dudit Gustavus A. Colpitts qui était, à cette époque, étudiant à l'université de Mount-Allison, Sackville (N.-B.) et de toutes les lettres et autres communications en réponse.

—Monsieur l'Orateur, le texte de cette motion en indique clairement l'objet. Je dois dire que ce que je me propose tout particulièrement en signalant ce cas à l'attention de la Chambre, c'est de faire définir, si c'est possible, ou du moins de bien faire comprendre ce qu'est le statut du citoyen canadien qui, après avoir voyagé à l'étranger, se voit obligé de rentrer au Canada en entrepont.

M. Colpitts est un jeune qui a fait ses études à l'université de Mount-Allison, de Sackville (N.-B.). Dans le but de cultiver ses facultés intellectuelles et de compléter ses études dans une université plus importante, il se rendit en Angleterre et en d'autres parties de l'Europe. Peu riche en biens de ce monde, il dut, pour revenir chez lui, faire le voyage à aussi peu de frais que possible; c'est dire qu'il se fit passager d'entrepont. En septembre 1911, l'"Empress of Britain" le ramenait au Canada. Lorsque le paquebot, remontant le fleuve, fut rendu à Rimouski, M. Colpitts voulut débarquer à cet endroit au lieu d'aller jusqu'à Québec. C'était une manière d'économiser de l'argent, et il se trouvait plus près de chez lui; le voyage par l'Intercolonial lui aurait coûté moins cher en prenant le chemin de fer à Rimouski au lieu de le prendre à Québec. Un douanier l'empêcha de débarquer. Les agents du service de l'immigration et les autres représentants de l'autorité fédérale, de même que les officiers du bord consentaient volontiers à le laisser descendre à Rimouski en même temps que les autres passagers. Un grand nombre de passagers de première et de deuxième classe, ainsi qu'une forte partie du courrier furent débarqués en cet endroit; mais ce citoyen canadien, on ne lui permit pas de descendre parce qu'il voyageait en entrepont.

Depuis ce temps-là, M. Colpitts a, je crois, terminé ses études à l'université de Mount-Allison et est allé s'établir à Macdonald, province du Manitoba. Avec cette opiniâtreté qui caractérise certains habi-

tants du Nouveau-Brunswick, M. Colpitts, désireux de savoir exactement quels sont les droits d'un citoyen canadien qui rentre au pays, outre ceux de l'immigrant ordinaire qui est sujet à des restrictions et aux règlements du département de l'Immigration et du département des Douanes, porta l'affaire à la connaissance du Gouvernement et communiqua avec moi à ce sujet. A la dernière session, la question ne put être soulevée devant la Chambre, bien que M. Colpitts m'eût écrit à plusieurs reprises. J'ai cru qu'il était trop tard pour en saisir la Chambre.

Dernièrement, j'ai reçu une lettre de M. Colpitts qui me priait de soumettre l'affaire à la députation et au ministère afin que certaines questions qu'il avait posées à plusieurs départements fussent résolues, ou du moins étudiées par le Gouvernement en vue de modifier au besoin le règlement qui pouvait restreindre l'exercice des droits d'un citoyen canadien, même lorsqu'il voyage en entrepont.

Parvenu dans ses foyers, au mois d'octobre 1911, M. Colpitts écrivit à divers départements administratifs ou à leurs fonctionnaires, leur posant certaines questions, croyant apprendre pourquoi on s'était opposé à son débarquement, niant le droit des douaniers de s'y opposer, et désireux de savoir, si ce droit existait, en vertu de quels règlements ou de quels principes on l'avait privé de l'exercice des droits qu'il aurait eus s'il eût voyagé en première classe ou en seconde.

Le 3 octobre 1911, il écrivait au secrétaire du département de l'Immigration pour lui poser des questions très pertinentes, entre autres:

Y a-t-il des circonstances dans lesquelles un douanier canadien peut refuser à un citoyen du Canada la permission d'entrer au pays?

Dans l'affirmative, quelles sont ces circonstances et de quel esprit s'inspire ce règlement?

Un citoyen canadien rentrant au pays est-il soumis à la même inspection qu'un immigrant concernant la vaccination, l'occupation et la religion?

Un enfant né au Canada, et rentrant au pays, doit-il être vacciné avant de pouvoir entrer au Canada?

Un enfant de moins d'un mois doit-il être vacciné avant d'entrer au Canada?

A cette dernière demande de renseignements, il reçut une réponse très courtoise de M. W. D. Scott, directeur de l'immigration, qui accusa réception de sa lettre et pria M. Colpitts de lui fournir tous les détails d'un cas où se serait présenté l'un des inconvénients énumérés dans sa lettre. S'il obtenait ces détails, il ferait une enquête dont il lui communiquerait le résultat. M. Scott eut l'obligeance de lui adresser un exemplaire de la loi d'immigration qui décrit avec précision la procédure que suivent les fonctionnaires du département pour l'inspection des immigrants à leur entrée au Canada. Plus tard, le 17 octobre, M. Scott a écrit ceci à M. Colpitts:

En réponse à votre première question, je puis dire que les douaniers ne s'occupent que du bagage et des effets personnels des passagers. Aux termes de la loi canadienne, un douanier pourrait empêcher un passager de descendre d'un bateau ou d'un train et d'emporter son bagage, avant que celui-ci ait été examiné, mais il est vraisemblable qu'un douanier empêcherait un passager de quitter un bateau ou un train dans des circonstances ordinaires.

En réponse à votre deuxième question, je dirai qu'un citoyen canadien n'est pas soumis au même règlement que les immigrants, mais vous comprendrez facilement qu'un fonctionnaire de l'Etat, ou toute autre personne, ne pourrait pas découvrir si un passager est un Canadien sans lui faire subir un certain examen.

M. Colpitts a aussi reçu de M. Scott une lettre, datée du 23 janvier 1912, dont voici le texte:

J'ai l'honneur de vous accuser réception en temps utile de votre lettre du 17 du courant et de répondre qu'il n'y a pas de règlement prescrivant que les passagers de troisième, arrivant dans des translantiques par la route du Saint-Laurent, ne peuvent débarquer qu'à Québec, mais les règlements de l'immigration ordonnent qu'aucun passager ne débarquera nulle part d'un navire océanique sans la permission d'un fonctionnaire du département de l'immigration.

M. Colpitts a aussi écrit au directeur général de la Santé, le 9 janvier, pour savoir si un règlement de la quarantaine prescrivait que les passagers de troisième arrivant dans des navires océaniques ne débarqueraient qu'à Québec, et si, dans ce cas, ce règlement s'appliquait aux citoyens canadiens ainsi qu'aux immigrants. M. Colpitts disait dans sa lettre:

Je parle, bien entendu, de la saison d'été et des passagers à bord des bateaux à vapeur qui laissent le courrier à Rimouski. Si ce règlement existe, je serais bien aise de savoir de quel esprit il s'inspire.

Le directeur général de la Santé transmit à M. Colpitts un exemplaire du règlement de la quarantaine du Canada, et le 15 de janvier 1912, il lui écrivit:

Je reçois votre lettre datée du 9 du courant au sujet d'un règlement qui obligerait les passagers de troisième arrivant par des navires océaniques à ne débarquer qu'à Québec.

En réponse, je dois dire que ce n'est pas là un règlement de la quarantaine. J'ignore si vous le citez exactement, mais je vous renvoie à la division de l'immigration du département de l'Intérieur qui vous renseignera complètement sur ce sujet. Le département de la qua-

rantaine cesse d'avoir juridiction lorsque les immigrants sortent de la quarantaine, vu que ce navire a subi l'inspection et a obtenu une patente de santé. Ils passent alors sous la juridiction de la division de l'immigration du département de l'Intérieur.

M. Colpitts écrivit au ministre des Douanes pour lui demander une copie de la loi concernant les devoirs douaniers canadiens à l'égard des passagers arrivant d'outre-mer, et le 14 de novembre, il écrivit au commissaire des douanes à Ottawa de son domicile à l'université de Sackville:

J'étais un passager de troisième sur l'"Empress of Britain" qui est arrivé à Rimouski le 28 de septembre dernier. Avant d'arriver à Rimouski, je m'étais entendu avec les officiers du navire pour débarquer à cet endroit. Rendu à Rimouski, je demandai au fonctionnaire du département de l'immigration l'autorisation de mettre pied à terre à cet endroit. Ce fonctionnaire était à signer mon permis de débarquement lorsque le douanier, qui se trouvait dans le bureau du commissaire, apprit à ce dernier qu'il ne me serait pas permis de descendre à cet endroit. Je me tournai vers un autre douanier, qui ne se trouvait pas alors dans le bureau du commissaire, et lui demandai pourquoi, d'après les règlements de la douane, je ne pouvais débarquer à cet endroit. Il répondit d'abord que je le pourrais, mais apprenant que je voyageais en troisième, il déclara que je ne pouvais pas descendre à Rimouski. Je n'ai pu découvrir de raison valable qui m'empêchait de débarquer. Je me rendis à Sackville (N.-B.). J'étais un citoyen canadien, né au Nouveau-Brunswick, et je désirais descendre à cet endroit pour gagner du temps et éviter des frais. Le résultat a été qu'il m'a fallu trente-six heures de plus pour arriver chez moi et que j'ai dû payer une journée de pension et la différence du prix de transport entre Lévis et Rimouski. Or, le douanier avait raison, ou il avait tort. S'il avait raison, je demande un exemplaire de la loi ou du règlement qu'il a appliqué; s'il avait tort, je désire le savoir.

Subséquemment, le 22 de décembre, il écrivit au commissaire des douanes:

J'ai reçu aujourd'hui votre lettre du 20 du courant et je vous remercie d'avoir promptement répondu à ma dernière lettre. Toutefois, je dois dire que votre réponse ne jette pas de lumière sur la question qui a fait l'objet de ma correspondance. Vous dites d'abord qu'on s'est opposé au débarquement des passagers à Rimouski parce que le navire n'a pas fait de déclaration à la douane de cette ville. Il n'en est pas moins vrai que des passagers y ont débarqué et qu'on ne m'a pas permis d'en faire autant. Avant de porter plainte, j'ai attentivement étudié la loi de l'immigration et les règlements de la quarantaine, et je n'ai rien trouvé qui autorisait le douanier à me retenir lorsque le fonctionnaire de l'immigration consentait à me laisser débarquer.

Je ne veux pas poursuivre une correspondance qui deviendrait ennuyeuse, mais une autre lettre me donnera probablement les renseignements que je désire obtenir.

L'article 6, page 5, que vous mentionnez, ne se rapporte pas, autant que je puis voir, au cas en question, puisque l'employé de la quarantaine a dû accorder sa permission sans laquelle aucun passager ne serait descendu à Rimouski. J'appelle votre attention sur l'article 25, page 9, qui s'appliquerait à l'"Empress of Britain", puisque ce navire apportait le courrier, et sur le paragraphe (b) aux termes duquel on aurait dû me permettre de débarquer.

En terminant, je dirai que je veux savoir pourquoi un citoyen canadien en parfaite santé, qui consent à prouver son titre de citoyen du Canada, serait retenu à bord d'un navire par un douanier, lorsque le fonctionnaire de l'immigration a permis à ce citoyen de débarquer, conduite qui éloigne ce citoyen de chez lui, retarde de 36 heures son arrivée à son foyer et lui cause de grands frais.

Le 20 décembre, M. Colpitts adressait cette lettre au commissaire des douanes:

Votre explication du fait qu'on m'a empêché de débarquer est sans doute valable. Mais je dois dire qu'un douanier canadien est celui qui m'a empêché de débarquer; c'est-à-dire qu'il a empêché que mon nom fût inscrit sur le congé partiel dont vous parlez dans le dernier paragraphe, et que j'ai demandé, qu'est-ce qui l'autorisait à agir ainsi, sans pouvoir obtenir une réponse. Ou bien le département des Douanes devra accepter la responsabilité et fournir des explications, ou bien il devra rejeter la responsabilité sur un autre département. A titre de citoyen canadien, j'exige une explication. Un simple citoyen comme moi ne peut comprendre pourquoi votre département ne saurait répondre directement à une question comme celle que j'ai posée.

Le 9 de janvier, M. Colpitts apprenait de plus au commissaire des douanes qu'avant de porter plainte il avait attentivement examiné les règlements de la quarantaine et qu'il n'y avait pas découvert la règle que le commissaire des douanes mentionnait dans sa lettre du 26 décembre 1911. Il déclarait aussi que, écoutant le conseil du commissaire des douanes, il écrivait au directeur général de la Santé.

Le 1er de février 1912, M. Colpitts écrivit de nouveau au commissaire des douanes:

Votre lettre du 26 décembre 1911 m'est parvenue. Dans mon accusé de réception du 9 janvier 1912, j'ai déclaré que je suivrais votre conseil et que j'écrirais au directeur général de la Santé. C'est ce que j'ai fait, surtout en ce qui a trait à votre assertion "que les règlements de la quarantaine exigent que les passagers de troisième débarquent à Québec, et qu'ils interdisent le débarquement des passagers de troisième à Rimouski".

Le directeur général de la Santé m'a répondu que ce n'est pas là "un règlement de la quarantaine"; mais un règlement établi par la division de l'Immigration du département de l'Intérieur, et il m'adresse à votre département pour obtenir plus de renseignements.

J'ai écrit alors au commmissaire de l'Immigration au sujet de la chose. Il répondit "qu'il n'y avait aucun règlement exigeant que les passagers de troisième classe sur les steamers océaniques arrivant au pays par la voie du Saint-Laurent débarquassent seulement à Québec".

Il est facile de voir la contradiction entre ce que vous disiez dans votre lettre du 26 décembre et ce que disent ces deux autres fonction-

naires. L'opinion de ces derniers s'accorde avec celle que je me suis formée moi-même après avoir étudié avec soin les lois d'Immigration et de quarantaine avant de porter aucune plainte, ainsi que je l'ai déjà dit dans la lettre que je vous écrivais le 22 novembre.

Je veux aussi vous rappeler qu'il y paraît y avoir contradiction entre votre lettre du 20 novembre, dans laquelle vous dites que si l'on ne m'a pas permis de débarquer à Rimouski, c'est parce que "le steamer n'a pas fait une déclaration à l'entrée à la douane de Rimouski" et votre lettre du 11 décembre dans laquelle vous dites que la raison est que mon "nom n'était pas compris dans le congé partiel accordé à des passagers par l'officier de Quarantaine à Rimouski pour débarquer à ce port"; et aussi votre lettre dans laquelle vous défendez votre dernière assertion et ajoutez que les règlements de quarantaine exigent que les passagers de troisième classe seront débarqués à Québec".

J'ai encore à vous demander pourquoi l'on ne m'a pas permis de débarquer à Rimouski, le 28 septembre 1911, du steamer "Empress of Britain", après que l'officier d'immigration m'en eût donné la permission, objection ayant été faite par le douanier canadien. J'espère que vous pourrez me donner cette explication, au lieu d'admettre l'erreur du douanier mentionné ci-dessus dans le rapport.

La lettre écrite le 20 novembre par M. John McDougald, commissaire des douanes, à M. Colpitts, en réponse à celle de ce dernier du 14 novembre 1911, dit ce qui suit:

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 14 courant, relativement au refus du douanier de vous permettre de débarquer à Rimouski, le 28 septembre 1911, du steamer "Empress of Britain', sur lequel vous étiez passager de troisième classe.

Je dois vous dire en réponse que le douanier s'est opposé au débarquement à Rimouski des passagers du steamer "Empress of Britain" parce que ce steamer n'avait pas fait de déclaration à l'entrée à la douane de Rimouski.

Sous ce pli, je vous envoie une copie des règlements de la quarantaine. Vous observerez que l'article 6, page 5, défend à un steamer arrivant au Canada d'un port étranger de faire une déclaration à l'entrée à la douane de Rimouski, tant qu'il n'a pas obtenu de l'officier de la quarantaine à cet endroit une patente de santé. L'inspecteur de ces steamers, pour les fins de la quarantaine, est faite à la Grosse-Isle, plus haut que Rimouski. Vous observerez aussi que l'article 12, page 6, s'oppose au débarquement des passagers avant l'inspection du navire pour les fins de quarantaine,

M. REID: Quelle est la date de cette lettre?

M. EMMERSON: 20 novembre 1911.

M. REID: Cette lettre explique toute l'affaire.

M. EMMERSON: Elle ne l'explique certainement pas, parce que d'autres passagers ont eu la permission de débarquer. Si cette règle s'applique aux passagers de troisième classe, elle doit s'appliquer également à ceux de deuxième et première. Prétendre que le douanier avait raison d'empêcher M. Colpitts de débarquer, c'est condamner ce fonctionnaire d'avoir permis aux passagers de 1ère et 2me classe de débarquer, ainsi qu'il l'a fait en cette circonstance.

Les lettres que j'ai lues expliquent bien toute l'affaire. M. Colpitts avait fait fournir à l'officier d'immigration qu'il était citoyen du Canada, qu'il revenait dans ses foyers, qu'il était désirable dans son intérêt—non seulement dans son intérêt mais dans l'intérêt public—qu'il débarquât à Rimouski. Mais le douanier s'est interposé et a dit: Non, nonobstant la permission accordée par les officiers d'immigration, nonobstant leur consentement, le département des Douanes s'oppose absolument à votre débarquement. Le commissaire des douanes allègue comme raison que le steamer n'avait pas fait de déclaration à l'entrée au port de Rimouski. C'est une raison enfantine; parce que s'il fallait qu'une déclaration à l'entrée au port de Rimouski pour permettre le débarquement des passagers, aucun passager de 1ère et 2me n'aurait dû alors recevoir cette permission. Si ces règlements que l'on a cités s'appliquent seulement aux passagers de 3me, rien ne le dit; la loi, les règlements ne font aucune distinction à cet égard. On ne peut donc en justice, en droit ou en loi établir une distinction entre M. Colpitts, citoyen canadien voyageant en troisième classe, et M. X., un autre citoyen canadien voyageant en 1ère ou 2me. C'est là le point. M. Colpitts est citoyen canadien; il va en Europe pour ses propres affaires, et il en revient pour reprendre son cours universitaire. Et cependant on le traite comme un immigrant et on l'empêche de débarquer à son retour au Canada, on l'empêche de se rendre chez lui;et il vent savoir—avec beaucoup de raison—en vertu de quels règlements on l'a empêché de débarquer à Rimouski.

Le 26 décembre M. McDougald écrivait la lettre suivante:

En réponse à votre lettre du 20 courant, je vous dirai qu'il est laissé à l'officier de quarantaine de désigner dans le congé qu'il accorde aux passagers pour débarquer à Rimouski, ceux auxquels il doit, dans son opinion, accorder cette permission.

Les règlements de la quarantaine exigent que les passagers de troisième classe débarquent à Québec.

Il ne paraît pas exister de règle de ce genre; et le commissaire des douanes fait erreur en l'affirmant.

Le douanier remplissait son devoir en faisant observer ces règlements.

Mais en dépit du fait que le surveillant de la quarantaine et de l'immigration à bord du steamer voulait permettre à M. Colpitts de débarquer, ce dernier refusa de lui aider à remplir son devoir ou faire observer les règlements qui doivent les guider.

M. McDougald termine sa lettre comme suit:

Si vous désirez avoir plus d'explications au sujet des règlements de la quarantaine défendant le débarquement des passagers de 3e classe à Rimouski, vous pouvez vous adresser au directeur général de l'hygiène publique.

Ainsi que je l'ai déjà dit, M. Colpitts a suivi le conseil de M. McDougald, et s'est adressé au directeur général de l'hygiène publique, le Dr Montizambert, qui lui a répondu qu'il n'y avait pas de règlements empêchant le débarquement des passagers de 3e classe à Rimouski. Voici maintenant ce que disait M. McDougald, dans une lettre adressée à M. Colpitts, le 6 février 1912:

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 1er courant, dans laquelle vous me demandez pourquoi on ne vous a pas permis de débarquer de l'*Empress of Britain* à Rimouski, le 28 septembre dernier, et je vous dirai en réponse que le douanier vous a refusé cette permission parce que votre nom n'était pas compris dans le congé partiel accordé par l'officier de quarantaine aux passagers pour débarquer à cet endroit.

L'hon. J. D. REID: C'est assez clair.

M. EMMERSON: Si c'était vrai. La vérité est, et les fonctionnaires en témoignent, que les surveillants de l'immigration qui sont les seuls autorisés à donner ce congé voulaient y inclure celui de M. Colpitts, mais les douaniers s'y opposèrent. En cela, ceux-ci sont intervenus dans les fonctions des officiers de la quarantaine.

S'il ne s'agissait que d'un cas particulier, la chose ne serait peut-être pas très grave, mais elle comporte un principe important pour tout citoyen canadien. La question est de savoir si un citoyen canadien, qui est allé faire un voyage à l'étranger, a le droit de revenir au Canada, en encourant le moins de dépenses possible, sans mettre ses droits de citoyen canadien sur un pied d'infériorité avec ceux d'autres citoyens qui sont plus fortunés et peuvent voyager en première ou deuxième classe. Cela me paraît être une situation bien étrange. Je n'ai aucun intérêt particulier dans cette affaire; je me rends seulement à la demande très courtoise qui m'a été faite par une personne qui n'est même pas un de mes électeurs, et qui demeure dans une autre province que la mienne. M. Colpitts me répète dans ses lettres qu'il désire savoir quels sont, dans les circonstances que j'ai relatées, ses droits comme citoyen canadien.

S'il y a malentendu entre les divers ministères dans la question; s'il n'existe pas de règlements pour guider les fonctionnaires dans des circonstances de ce genre, il est temps d'y opporter remède. Le Gouvernement devrait certainement s'enquérir, et établir une règle générale pour l'avenir. Je tiens à la main une lettre que le commis à bord de l'" Empress " lors de son voyage à Québec en septembre 1911 a écrite à M. Colpitts. Il définit une situation qui est pour le moins anormale, et il mentionne un ordre donné par la compagnie du Pacifique-Canadien à ses employés, lequel, s'il était suivi, serait, et est en fait, un acte de très grande injustice à l'égard des citoyens canadiens. Il dit:

Je désire vous accuser réception de votre lettre du 3 courant. Je me rappelle quelque peu que vous avez voulu débarquer à Rimouski. Je me rappelle aussi que les surveillants de l'immigration vous ont examiné, et que les douaniers qui sont montés à bord du steamer n'ont pas voulu vous permettre de débarquer, mais je ne me rappelle pas quelle raison ils ont donnée.

Les instructions de la compagnie du Pacifique à ses commis sur ses steamers sont de ne laisser débarquer aucuns passagers de 3e classe à Rimouski, et c'est ce que je vous ai fait remarquer alors. Comme faveur spéciale, cependant, et vu que vous étiez citoyen canadien, je me suis intéressé en votre faveur. Si l'on permettait à tous les passagers d'entrepont de débarquer à Rimouski, le steamer serait beaucoup retardé. Je ne crois pas qu'aucune autre compagnie de navigation permette aux passagers de 3e classe de débarquer à Rimouski.

Je m'explique parfaitement qu'il est d'intérêt public que les immigrants qui voyagent dans l'entrepont n'aient pas la permission de débarquer à Rimouski, mais je ne puis pas comprendre pourquoi on ne permettrait pas un citoyen canadien, qui en raison de circonstances de quelque nature que ce soit, voyage en troisième, de débarquer à Rimouski, comme les passagers de première ou seconde classe.

C'est à cela que toute la question se ramène. Je ne la soulève pas dans un esprit d'hostilité; j'y attire l'attention du ministère dans l'intérêt de ce jeune homme, comme de tout autre Canadien qui pourra se trouver en pareille conjecture, et avec l'espoir que, sous forme de correctif ou de réglementation, il sera pris quelque mesure pour qu'à l'avenir aucun sujet canadien ne soit exposé à subir les désagréments que M. Colpitts a éprouvés en septembre 1911. La Chambre devrait être mise au courant de toutes les circonstances de l'affaire, un

rapport complet en être déposé sur le bureau, et un avis officiel être lancé spécifiant exactement quels sont les droits des citoyens du Canada en pareille circonstance. Nous avons intérêt au Canada à ce que notre jeunesse voyage, afin d'étendre le champ de ses connaissances et de se cultiver l'esprit. Nombre de jeunes gens en ont le goût, mais ils doivent nécessairement réduire au minimum les frais de voyage, et il serait fort peu judicieux de notre part de les dépouiller de leurs droits de Canadiens, simplement parce que leurs finances ne sont pas des plus florissantes. J'invite la Chambre et le ministère à bien examiner la question.

L'hon. J. D. HAZEN: (ministre de la Marine et des Pêcheries): La motion déposée par l'honorable représentant de Westmoreland demande la production de tous documents en la possession d'aucun département de l'administration et de toute correspondance échangée avec aucun tel département, et notamment celui de la Marine et des Pêcheries. Il n'a pas été échangé de correspondance à ce sujet avec le département de la Marine et des Pêcheries; ce département n'a absolument rien à y voir. Personnellement, j'ai échangé quelques lettres avec M. Colpitts, qui, natif du Nouveau-Brunswick, m'a écrit à ce sujet, et bien que cette correspondance ait un caractère entièrement personnel, je n'ai aucune objection à la soumettre à la Chambre.

M. EMMERSON: Lorsque j'ai d'abord rédigé le projet de résolution, j'avais l'impression que la correspondance avait été échangée avec l'honorable ministre, et c'est pourquoi son département a été particulièrement désigné.

M. HAZEN: Monsieur Colpitts m'a écrit en ma qualité de représentant du Nouveau-Brunswick dans le cabinet; c'est ce qui l'a engagé à solliciter mes bons offices dans la circonstance. Si je ne me trompe, monsieur Colpitts revenait d'Angleterre à bord de l'"Empress of Britain" qui atteignit Rimouski le 28 septembre 1911, à un moment où le département des Douanes était confié aux soins du prédécesseur de mon collègue le ministre actuel des Douanes.

Pour une raison ou une autre, on ne permit pas à monsieur Colpitts de débarquer à Rimouski, et il lui fallut se rendre jusqu'à Québec. Persuadé qu'il avait le droit de quitter le navire à Rimouski, il en écrivit à plusieurs départements, à celui des Douanes, à celui de l'Immigration, à celui de la Santé publique. Le 20 février il m'écrivit me transmettant le texte de cette correspondance et déclarant qu'il n'avait pu obtenir une explication satisfaisante, à son avis, de la défense qu'on lui avait faite de mettre pied à terre à Rimouski. Il me priait en même temps de lui obtenir cette explication. Les originaux des lettres étaient annexés à la sienne; je les lui renvoyai et je ne les ai plus en ma possession. Je lui répondis à la date du 26 février; après avoir accusé réception de sa lettre, je lui disais:

La lettre de M. R. R. Farrow, assistant-commissaire des douanes, en date du 11 décembre 1911, indique très nettement aux termes de quel disposition on ne vous a permis de débarquer; et dans les circonstances, je n'aime pas à m'interposer, car je suis bien sûr que cela ne servirait de rien.

Apparemment, parmi les lettres annexées à la sienne, il s'en trouvait une de M. Farrow, dont j'avais pris connaissance et qui m'avait semblé fournir la juste explication de la défense faite à ce jeune homme de débarquer à Rimouski, et en raison de cette lettre je me disais qu'on ne gagnerait rien à insister davantage. Cependant, M. Colpitts qui paraît être tenace et posséder une forte dose de cette persévérance qui est d'un si grand secours dans la vie, ne fut pas satisfait de cela et m'écrivit de nouveau. J'étais absent au moment où sa lettre parvint ici, mais, à mon retour d'Angleterre en 1912, j'écrivis au ministre des Douanes, l'informant de ce que M. Colpitts m'avait écrit, et, en outre, lui faisant observer que son grief, c'était qu'aucune explication du refus des fonctionnaires de la douane à Rimouski ne lui avait été fournie. Dans ma lettre au ministre des Douanes, j'ajoutais que, à mon avis, il était facile de fournir une raison satisfaisante, et qu'il me serait très agréable qu'il mît la question à l'étude et m'écrivît à son sujet. Le ministre des Douanes me répondit qu'il avait, en effet, examiné la question, et qu'il me transmettait une lettre de M. McDougald, commissaire des douanes, adressée à M. Colpitts, en date du 29 mars précédent; le ministre terminait en disant qu'il ne pensait pas pouvoir rien ajouter à la lettre du commissaire. La lettre de M. McDougald à M. Colpitts est en date du 29 mars 1912, et est rédigée dans les termes suivants:

En réponse, voici les informations que je reçois du directeur de la santé publique: Dans les circonstances relatées par M. Colpitts, ce qu'un passager aurait de mieux à faire, serait, après s'être entendu avec les officiers du navire et avoir fait préparer ses bagages, de donner son nom au préposé à la quarantaine, lui faisant connaître en même temps son désir de

quitter le navire, au moment où cet employé prépare le congé du navire et dresse la liste nominale du congé partiel de la douane pour ceux qui débarquent à Rimouski.

Je n'ai pas été mêlé à l'affaire depuis. Si j'y vois clair, les employés de la douane ou autres à bord du navire étaient d'avis que M. Colpitts ne s'étaient pas mis suffisamment en règle pour lui permettre de débarquer à Rimouski. La question leur ayant été soumise, ils persistèrent donc dans cette opinion, et donnèrent leurs raisons, raisons qui parurent bonnes, tant au commissaire des douanes qu'aux employés permanents du bureau de l'immigration.

Sir W. LAURIER: Quelles sont ces raisons?

M. HAZEN: Elles sont indiquées dans l'original de cette lettre que j'ai renvoyée à M. Colpitts à sa demande, et je n'ai pas de copie de cette lettre par devers moi. Quant au préjudice que M. Colpitts a pu souffrir, je dois dire qu'il était étudiant dans un collège, et dans le temps se préparait à reprendre ses études. Cette perte de temps ne devait pas être d'une très grande conséquence pour lui, et le seul inconvénient qu'il en ait éprouvé, a été de faire le voyage dans l'"Empress of Britain", de Rimouski à Québec, alors qu'il aurait voulu prendre terre à Rimouski. Il a pris le train pour Sackville, sa destination, à Québec, au lieu de Rimouski. Si c'était là un préjudice, il n'a pas été très grave.

M. EMMERSON: Il y a le principe.

M. HAZEN: Peut-être a-t-il voulu combattre pour le triomphe d'un principe, mais j'avoue que je ne vois pas trop quel principe pouvait être en cause. Le ministre des Douanes indique les démarches qu'il aurait dû faire pour qu'on lui permît de débarquer à Rimouski, et, les fonctionnaires de la douane ayant examiné la question à fond dans son intérêt, je ne vois pas quel préjudice il a pu souffrir. Je ne me figure nullement qu'on lui ait interdit de débarquer simplement parce qu'il était passager de troisième, et non pas de première ou de deuxième. Ce n'est nullement la raison. Il n'a pas pris les mesures requises pour obtenir ce que j'appellerai un congé (faute d'un terme plus juste) qui l'aurait mis à même de débarquer à Rimouski. Si j'en parle, c'est simplement pour avoir eu quelque correspondance avec M. Colpitts sur le sujet. J'ignore absolument quelles sont ses attaches politiques.

M. EMMERSON: Je ne les connais pas davantage.

M. HAZEN: Ce n'est pas une question politique. J'aurais été fort heureux de l'aider de toutes mes forces s'il avait été lésé de quelque manière. C'est toute ma participation à cette affaire.

L'hon. J. D. REID (ministre des Douanes): L'"Empress of Britain" à bord duquel M. Colpitts voyageait, atteignit Rimouski le 28 septembre 1911. Comme l'a indiqué l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), cet homme blâme le fonctionnaire de la douane à Rimouski pour ne lui avoir pas permis de mettre pied à terre à cet endroit. Il est vrai que cet employé a permis à un certain nombre de passagers de première et de seconde de débarquer à cet endroit. M. Colpitts, à ce que je crois, voyageait en troisième. Les préposés à la quarantaine refusaient une patente nette de santé aux passagers de troisième, et pour cette raison, on ne permit pas à M. Colpitts de quitter le navire. L'article 25 du règlement de la quarantaine énoncé dans le décret en conseil de 1907, est ainsi conçu:

Dans le cas d'un navire portant les courriers de Sa Majesté et arrivant par le Saint-Laurent, le congé devra émaner d'un fonctionnaire de la quarantaine stationné à Rimouski (ou tout autre port désigné par le ministre), ou à Grosse-Ile, et, dans le cas de tout autre navire, à Grosse-Ile seulement, à moins qu'une autorisation au contraire n'ait été obtenue du ministre de l'Agriculture;

a) Le préposé à la quarantaine à Rimouski (ou autre port désigné par le ministre) découvrant à bord un cas de maladie sujet à quarantaine devra différer l'émission du congé final pour entrée à la douane, lequel ne sera donné au navire que lorsqu'il aura été libéré après inspection de la quarantaine à la Grosse-Ile;

b) Cependant, lorsque, de l'avis du préposé à la quarantaine à Rimouski (ou aucun autre port désigné par le ministre) il y aura lieu de permettre le débarquement des courriers, personnes et bagages à Rimouski (ou aucun autre port désigné par le ministre), ce préposé à la quarantaine pourra délivrer un congé partiel couvrant seulement les courriers et les personnes autorisées à débarquer à cet endroit avec leurs bagages.

Tel est le règlement aux termes duquel M. Colpitts fut détenu. Le préposé à la quarantaine était celui de qui il devait obtenir une patente nette de santé; le fonctionnaire de la douane n'avait rien à y voir. Il devait s'en tenir à la liste préparée par le préposé à la quarantaine.

Cela est expliqué dans la lettre de M. Farrow en date du 11 décembre, et dont a parlé mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries. Voici cette réponse adressée à M. Colpitts le 11 décembre 1911. Elle contient, je pense, une explication complète des faits par le commissaire:

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre en date du 22 de ce mois dernier, par laquelle vous demandez des informations supplémentaires concernant les règlements en vertu desquels l'officier de douane a refusé de vous laisser quitter le vapeur "Empress of Britain" à Rimouski, le 22 septembre 1911.

Je prends note de votre déclaration, qu'avant de faire une plainte vous avez soigneusement étudié la loi d'immigration et les règlements de la quarantaine, mais que vous n'avez rien pu trouver qui puisse justifier l'action de l'officier de la douane qui vous a gardé à bord, alors que l'officier d'immigration était disposé à vous laisser descendre à terre.

Si vous voulez bien référer à l'article 25 des règlements de la quarantaine, vous y trouverez que lorsqu'il s'agit d'un navire qui transporte les dépêches de Sa Majesté et qui arrive par la voie du Saint-Laurent, c'est l'officier de la quarantaine à Rimouski qui délivre le congé et en vertu de la subdivision B du même article les dépêches et certains passagers avec leurs bagages peuvent recevoir la permission de débarquer à Rimouski, si l'officier de la quarantaine le juge convenable, mais, en pareille occurrence, un congé partiel, qui ne concerne que les dépêches et les passagers, avec leurs bagages, qui débarquent, doit être donné par cet officier de quarantaine.

La formule du congé partiel à l'usage du percepteur des douanes se trouve à la page 25 des règlements de la quarantaine et vous constaterez, qu'en vertu de ce congé, l'officier de douane ne peut permettre de débarquer avec leurs bagages, qu'à ceux qui y sont mentionnés.

Un officier du ministère des douanes n'est donc pas autorisé à permettre le débarquement d'un passager qui n'est pas désigné dans le congé partiel émis par l'officier de la quarantaine et nous sommes informés que votre nom n'était pas compris dans le congé partiel donné par l'officier de quarantaine à Rimouski et permettant de débarquer à cet endroit certains passagers de l'"Empress of Britain" le 28 septembre 1911.

Mon honorable ami le député de Westmoreland a exposé l'affaire au long. Je suppose que l'officier de la quarantaine, voyant qu'un passager d'entrepont voulait débarquer, s'est dit: si je commence à examiner les passages d'entrepont il me faudra peut-être tous les passer en revue et examiner le navire entier, avant de savoir si je puis émettre la patente de santé. Peut-être n'a-t-il pas voulu encourir cette responsabilité avant que le navire ne se fût rendu à la Grosse-Ile, où se trouve une équipe suffisamment nombreuse pour faire l'inspection entière du navire.

M. EMMERSON: Alors on ne doit permettre à personne de quitter le navire.

M. REID: Si le Pacifique-Canadien veut bien permettre que l'"Empress of Britain" soit détenu à cet endroit, je ne vois aucune raison qui empêche le ministère des Douanes d'envoyer à bord un nombre suffisant d'officiers de la quarantaine pour qu'on laisse débarquer tous ceux qui le voudraient. Selon que le veulent les règlements de la quarantaine, dès qu'un navire arrive à Rimouski, un officier de la quarantaine monte à bord. Le courrier seul est supposé quitter le navire à cet endroit, mais si l'officier de la quarantaine veut assumer la responsabilité d'émettre un congé partiel à un certain nombre de personnes et qu'il en donne connaissance à l'officier de douane, après avoir délivré à ces personnes une patente de santé, le ministère des Douanes n'a pas d'autre alternative que de les laisser aller. Mais si l'officier de la quarantaine ne veut pas délivrer de patente à une personne qui se trouve dans l'entrepont ou dans toute autre partie du navire, il est impossible, étant donné la loi en vigueur, et les règlements qui sont en force depuis des années, de permettre à cette personne de quitter le navire avant qu'elle ait obtenu telle patente de santé. Je crois que toute la question est vraiment très claire. Les douanes n'ont pas pour but d'empêcher qui que ce soit de débarquer à Rimouski ou ailleurs, du moment que la patente de santé est émise ou que les autres prescriptions de la loi ont été remplies par les fonctionnaires des autres ministères.

L'officier de la quarantaine, pour une raison ou pour une autre que j'ignore, n'a pas inscrit sur la liste de ceux qui avaient subi l'examen le nom de M. Colpitts. Autrement, il n'y a aucun doute qu'on lui eût permis de partir avec les autres.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Il est certain que s'il se trouve quelqu'un à blâmer, en cette affaire, ce n'est pas l'officier de douane. L'officier de douane, selon que le veut la loi, ne peut laisser débarquer un passager à moins qu'il ne soit porteur d'un certificat de l'officier de la quarantaine et si blâme il y a il retombe sur l'officier de la quarantaine, qui est un fonctionnaire du ministère de l'Agriculture. Il est bien connu qu'un vapeur qui monte le Saint-Laurent s'arrête à Rimouski et que les passagers, en destination des Provinces maritimes, reçoivent la permission de descendre à terre et d'y prendre aussitôt le train qui les attend pour les conduire chez eux. C'est ce qui est arrivé en cette occasion, et aucune objection quelconque ne fut soulevée à l'égard des passagers de première et de seconde classe. Il n'y avait pas de maladie sur le vapeur, autant que je puis en juger. Les passagers de première classe et ceux

de seconde reçurent la permission de débarquer et furent conduits à destination sans retard.

M. REID: Parce qu'ils étaient porteurs d'une patente de santé de l'officier de la quarantaine.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne blâme en aucune façon l'officier du ministère des Douanes. Le jeune homme en question, M. Colpitts, se présenta et demanda à descendre à terre lui aussi, mais paraît que, n'étant pas fils de millionnaire, ni millionnaire lui-même, et voyageant pour s'instruire, il revenait simplement en entrepont. Il me paraît évident, d'après les déclarations qui ont été faites, qu'on ne lui a pas permis de descendre à terre parce qu'il était de troisième classe. L'officier de la quarantaine peut être blâmable ou non,—je ne le sais pas et ne désire pas me prononcer; de fait nous étions encore en charge de l'administration à l'époque,—le 28 septembre. Je ne dirai pas que l'officier fût dans son tort, mais la preuve est facile à comprendre et la question est claire; l'officier de la quarantaine n'a pas voulu l'examiner parce qu'il était de l'entrepont et lorsque la maladie éclate à bord c'est censé être dans les entreponts et non dans les premières. L'officier lui a dit: Vous devez vous rendre à Québec pour subir l'examen médical et s'il vous est favorable, vous serez admis à descendre à terre. Le jeune homme fut amené à Québec, il subit l'examen médical et fut immédiatement laissé en liberté. Il lui était loisible de s'en retourner chez lui le lendemain. Il n'a souffert aucun dommage, mais il fut soumis à des ennuis considérables, parce que, au lieu de prendre à Rimouski le train le conduisant immédiatement chez lui, ainsi qu'il le désirait sans doute, il lui a fallu se rendre à Québec et de là retourner sur ses pas et il fut retardé probablement de vingt-quatre heures.

M. EMMERSON: Trente-six.

Sir WILFRID LAURIER: Peut-être trente-six heures. Mon ami le député de Westmoreland a montré l'affaire sous son vrai jour en l'exposant comme suit: Vous avez des règlements qui concernent les immigrants, c'est-à-dire les passagers qui nous arrivent en entrepont et que nous sommes habitués à considérer comme des immigrants, mais lorsqu'un jeune Canadien qui n'est pas seulement sujet britannique, mais un résident au Canada, revient au pays en troisième, à son gré, pour des raisons qui le regardent seul, pourquoi n'aurait-il pas l'avantage de débarquer à Rimouski, au lieu d'être soumis à l'obligation qui est imposée à tout immigrant; vous pouvez détenir ceux-ci jusqu'à ce qu'ils aient subi l'inspection, mais notre jeune homme ne devait pas être inclus dans cette catégorie. C'est le seul point digne d'attention que je trouve en cette affaire et quant à mon ami le député de Westmoreland, en établissant l'état de la question, il lui a donné la signification suivante: Votre loi peut-être juste, il se peut que personne n'ait mérité de blâme, mais tout de même cette loi, comme toute loi dont on pousse l'interprétation à ses dernières limites, peut être la cause d'une injustice individuelle. Il est certain que l'interprétation qui a été faite de la loi a causé un préjudice à ce jeune homme en l'obligeant à se rendre jusqu'à Québec et en l'empêchant d'atteindre son domicile trente-six heures plus tôt, ainsi qu'il l'aurait fait si on lui eût permis de débarquer à Rimouski. Il reste à savoir, ainsi que l'a dit mon honorable ami le député de Westmoreland, si on ne devrait pas donner instruction aux officiers de quarantaine de suspendre, en semblables circonstances, l'obligation de lois qui s'appliquent à des immigrants.

Le très hon. R. L. BORDEN: Monsieur l'Orateur, je n'ai pas été présent durant toute la discussion et je ne suis pas familier avec les faits. Il n'y a pas de doute que les officiers, quelqu'ait été leur conduite, ont agi de bonne foi et qu'ils ont accompli ce qu'ils croyaient être leur devoir. La question est de savoir, ainsi que l'a dit le très honorable chef de l'opposition, s'il n'y aurait pas lieu d'amender les règlements. D'abord il est évident qu'il ne serait pas facile d'introduire des changements considérables pour faire face aux circonstances semblables, à moins de trouver un moyen d'identifier facilement les personnes qui reviennent au Canada en troisième, parmi la masse des voyageurs d'entrepont. Cela me paraît être la difficulté principale. Peut-être que nous avons ce moyen dès maintenant à notre disposition si quelqu'un veut l'utiliser; il serait en effet possible, je crois, à celui qui quitterait le pays pour traverser l'océan de se munir, auprès des autorités compétentes, d'un passe-port qui l'identifierait parfaitement et qui permettrait, lors de son retour, du premier coup d'œil, à l'officier de

la quarantaine, de constater qu'il a affaire à un citoyen du Canada. Si ce passager obtenait une patente de santé, il me semble qu'il pourrait être débarqué à Rimouski, suivant son désir. Je hasarde cette opinion, sans avoir étudié à fond toutes les conditions qui peuvent se présenter, ainsi que la pratique suivie par les officiers pour s'entourer de toutes les précautions et de toutes les garanties nécessaires. Maintenant que la question a été soumise au Gouvernement elle sera étudiée par les ministres des divers ministères qui sont concernés. Si l'on découvre une règle de conduite raisonnable qui obvie aux délais et aux inconvénients de cette sorte, sans préjudice aux intérêts publics, je n'ai guère besoin d'affirmer à la Chambre que nous serons heureux, en vérité, de la mettre en pratique.

M. EMMERSON: Je remercie le premier ministre de sa promesse que cette affaire sera étudiée et par lui-même et par les chefs des différents ministères. Le ministre de la Marine et des Pêcheries ne me paraît pas s'être bien rendu compte de la gravité du cas. Heureusement, il n'en est pas résulté de grands dommages, et comme n'importe quel autre robuste enfant du Nouveau-Brunswick, M. Colpitts est disposé à oublier le choc que lui ont causé ces misères. Tout de même, ce cas soulève un principe qui est cher au cœur de tout Canadien: la liberté du sujet. Je ne veux ni accuser les fonctionnaires, ni condamner le Gouvernement ou les ministères concernés en cette affaire ou les règlements, mais après tout ce qui s'est dit, surtout à la suite des déclarations du ministre des Douanes, on doit en conclure que le règlement a été mal interprété.

Son but est de protéger le pays contre l'entrée des immigrants inadmissibles ; mais il est rédigé de telle façon qu'il peut être appliqué aux Canadiens qui reviennent au pays comme passagers de 3ième classe; je ne crois pas que les auteurs de ce règlement aient eu cette intention. Il appert à sa face même, et surtout à la lecture de la lettre du comptable de l'"Empress of Britain", que l'on a donné au règlement l'interprétation suivante: il ne sera permis, sous aucune circonstance, à un passager de 3ième classe de débarquer à Rimouski. Le ministre de la Marine a mentionné une lettre de M. McDougald, écrite à la date du 29 mars 1912, où il fait les déclarations suivantes:

[M. Borden.]

Voici les instructions que je reçois du directeur général du service de l'hygiène public: la meilleure ligne de conduite que puisse suivre un passager, qui se trouve placé dans les circonstances relatées par M. Colpitts, c'est d'abord de s'entendre avec les officiers du navire et préparer son bagage, puis de décliner son nom et formuler son désir de débarquer à l'officier de la quarantaine, lorsque ce fonctionnaire prépare le congé du navire et le congé en douane des autres passagers qui débarquent à Rimouski.

Il est en preuve que M. Colpitts a rempli toutes ces formalités; mais on lui a répondu: aucun passager de 3ième classe ne peut débarquer à Rimouski. Il est évident que ce sont là les instructions que le chemin de fer du Pacifique et les autres compagnies maritimes donnent à leurs fonctionnaires, et je demande que le Gouvernement fasse une enquête à ce sujet. Ce n'est certainement pas l'esprit de ce règlement qu'il doive être appliqué aux citoyens du Canada; on n'a certainement jamais eu l'idée d'empêcher un jeune Canadien, qui revient chez lui dans ces conditions-là, de quitter le navire à Rimouski.

Je demande au Gouvernement d'amender le règlement de façon qu'à l'avenir tout citoyen du Canada, qu'il voyage en 1ère, en 2ième ou en 3ième classe, ait le privilège de débarquer à Rimouski, s'il le désire.

(Motion adoptée.)

LE ROI vs FALARDEAU.

L'hon. M. LEMIEUX demande:

Copie de toutes lettres, télégrammes et documents en général concernant le retrait d'un appel à la cour suprême du Canada dans la cause de Sa Majesté le Roi, appelant, et Alfred Olivier Falardeau et Constant Napoléon Falardeau, répondants.

—Je regrette que ni le ministre de la Justice ni le solliciteur général ne soient à leurs sièges, en ce moment; mais le ministre des Postes, qui connaît bien les faits de la cause en sa qualité de citoyen de Québec, est probablement en état de me fournir les renseignements que je désire à ce propos.

Voici les faits. La construction du Transcontinental, comme vous le savez, a donné lieu à des expropriations de terrains dans la ville de Québec et aux alentours. A une faible distance du pont, à un endroit situé entre l'emplacement final qu'occupera le pont et la ville de Québec, se trouve une propriété qui appartient à Alfred Olivier Falardeau et à Constant Napoléon Falardeau. Comme la voie du Transconti-

nental national devait traverser cette propriété, la couronne institua des procédures en expropriation, et la preuve fut produite en bonne et due forme, le 2 octobre 1911. Cette procédure fut exécutée par le prédécesseur de mon honorable ami le ministre de la Justice, sir Allen B. Aylesworth, et comme c'est la coutume en cette occurence, la couronne fit une offre aux propriétaires. Voici la description des terrains que l'on voulait exproprier:

Une parcelle de terrain formant partie du lot n° 260, du cadastre officiel et du livre de référence de la paroisse de Sillery, dans le comté de Québec, couvrant une superficie de 328,552 pieds carrées, plus ou moins, soit une lisière de 50 pieds de largeur de chaque côté de la voie principale du Transcontinental, s'étendant jusqu'à la rue Champlain, à l'est du dit lot 260, et bornée au nord-est par le lot 232, au sud-ouest par le lot 261, au nord-ouest partie par la rue Champlain et partie par la balance du lot 260 et au sud-est par la limite sud-est du droit de passage du chemin de fer Transcontinental.

Voici l'offre de Sa Majesté le roi, faite par l'entremise du ministre de la Justice ou du solliciteur général, qui remplace parfois le ministre:

Qu'il soit déclaré que la somme de $26,257.47 constitue une indemnité juste et suffisante au bénéfice du défendeur ou de toute personne qui peut prouver qu'elle y a droit, relativement aux terrains et à l'immeuble dont la désignation est plus haut donnée et à toutes réclamations se rattachant aux dommages ou pertes subis ou à subir, par suite de la pénétration sur cet immeuble, de la prise de possession et de l'expropriation de ces terrains et de l'immeuble mentionnés. Et toute autre indemnité ou réparation qu'il plaira à cette honorable cour d'adjuger.

Ottawa, 22 septembre 1911.

Un peu plus tard, les renseignements contenus au dossier furent modifiés. Le 19 février 1913, M. J. E. Chapleau, un avocat de Québec, qui représentait le nouveau ministre de la Justice, modifia l'offre qui avait été faite antérieurement par sir Allen B. Aylesworth, alors ministre de la Justice du Dominion. Les changements en question concernaient et la superficie des terrains à exproprier et le montant de l'indemnité. Quant à la superficie, cela nous importe peu; mais quant au montant de l'indemnité, au lieu d'offrir $26,257.47, on fit la proposition suivante aux propriétaires:

Qu'il soit déclaré que la somme de $39,000 constitue une indemnité juste et suffisante au bénéfice des défendeurs ou de toute personne qui peut prouver qu'elle y a droit, relativement aux terrains et à l'immeuble dont la désignation est plus haut donnée, et à toutes réclamations se rattachant aux dommages ou pertes subies ou à subir, par suite de la pénétration sur cet immeuble, de la prise de possession et de l'expropriation de ces terrains et de l'immeuble mentionnés.

M. DOHERTY: N'a-t-on pas agrandi la superficie à exproprier?

M. LEMIEUX: Oui. C'est ce que j'ai déclaré.

M. DOHERTY: Je n'avais pas saisi que vous l'aviez déclaré.

M. LEMIEUX: On a agrandi la superficie, et l'offre a été modifiée en conséquence.

MM. Belleau, Baillargeon et Belleau étaient les avocats des défendeurs. Le deux de novembre 1911, ils produisirent leur plaidoyer, dans lequel ils déclaraient insuffisante l'offre de $26,257.47 que leur avait faite Sa Majesté le roi, par l'entremise de son procureur général sir Allen B. Aylesworth, et prétendant que les défendeurs avaient droit à une indemnité de $52,000 au lieu de $26,257.47.

Plus tard, comme les renseignements contenus au dossier produit par sir Allen B. Aylesworth, furent modifiés par son successeur, et qu'en demandant à exproprier une plus grande étendu de terrains, on offrit en même temps de payer une plus forte indemnité, les défendeurs, de leur côté, modifièrent leur réclamation. Le 7 février 1913, leurs avocats, MM. Belleau, Baillargeon et Belleau, produisirent un plaidoyer amendé.

A cette phase des procédures, ils ne se souciaient plus d'accepter même la forte somme qu'ils avaient antérieurement réclamée, pour les indemniser de leurs pertes, soit $52,000; mais ils demandèrent la somme fabuleuse de $217,261.97, avec intérêts à partir du 12 septembre 1912 et les frais de la cause. Le procès eut lieu devant la cour de l'échiquier du Canada, présidée par M. le juge Audette. Que l'on me permette de dire ceci en passant: Loin de moi la pensée de vouloir blâmer en quoi que ce soit ce magistrat, qui est l'intégrité et l'honneur personnifiés et l'un des juristes les plus capables que je connaisse.

Le 10 mai 1913, le juge Audette rendit jugement en faveur des défendeurs, leur accordant une indemnité de $69,256.

Cette propriété, selon la preuve faite devant le tribunal, avait été payée $1,000 en 1894. J'ai ici devant moi l'exhibit "A", produit par la défense au procès. Ce document établit qu'un contrat fut signé le 9 octobre 1894, entre Eleanor Seaton Karr et autres fiduciaires représentés par Char-

les Gauvreau, de Québec, agent, d'une part, et Alfred Olivier Falardeau, le défendeur dans la présente cause, d'autre part, relativement à cette propriété. Ce contrat renferme la clause suivante:

Attendu que le onzième jour de juin de l'année 1894, la propriété dont la désignation est donnée ci-dessous, a été vendue à l'enchère par MM. A. J. Maxham et compagnie et adjugée audit Alfred Olivier Falardeau, le dernier et plus haut enchérisseur, pour la somme de mille dollars.

Après l'énumération de plusieurs autres conditions, ce document continue:

Et enfin la présente vente est ainsi consentie en considération de la somme de mille dollars, monnaie courante du Canada, que les dits vendeurs représentés tels que susdits déclarent avoir reçue, partie avant et partie au temps de la signature des présentes, dont quittance.

Comme je l'ai déclaré, il y a un instant, la cour de l'échiquier a accordé $69,256 aux défendeurs. Dès que ce jugement eût été rendu, M. Chapleau, qui représentait le procureur général du Dominion du Canada dans cette cause, fit servir l'avis suivant à MM. Belleau, Baillargeon et Belleau, les avocats des défendeurs-répondants:

Recevez avis que Sa Majesté le roi n'est pas satisfait du jugement rendu en cette cause, par la cour de l'échiquier du Canada, le dixième jour de mars 1913, accordant aux défendeurs-répondants la somme de $69,256, avec intérêt de 5 p. 100 par année sur la somme de $13,-071.53, à dater du quinzième jour de février 1910, et sur la somme de $56,184.48, à partir du douzième jour de septembre 1912, avec les frais; c'est notre intention d'en appeler de ce jugement à la cour suprême du Canada.

Les défendeurs-répondants produisirent aussi un contre-appel, qui fut inscrit le 7 avril 1913.

L'avocat qui représentait mon honorable ami le ministre de la Justice,—que je n'ai pas le plaisir de connaître personnellement, mais qui jouit d'une excellente réputation au barreau,—a immédiatement institué des procédures en appel.

J'ai à la main un factum de l'appelant, c'est-à-dire de Sa Majesté le roi, et la déclaration de faits de l'avocat représentant le ministre de la Justice et le procureur général du Canada. La Chambre aura peut-être intérêt à savoir quelle a été l'opinion de l'avocat qui agissait pour le ministre de la Justice au nom de Sa Majesté le roi relativement à la décision rendue à la cour de l'échiquier.

Le quinzième jour du mois de février 1910, il a été déposé au bureau du conservateur des hypothèques du comté de Québec un plan et devis d'une parcelle de terre, étant partie du numéro cadastral 260 de la paroisse de Sillery

dans le comté de Québec, d'une superficie de 148,540 pieds carrés, dans le but de l'acquisition à faire du droit pour le chemin de fer Trancontinental de passer à travers ce chemin.

Le douzième jour du mois de septembre 1912 a aussi été déposé entre les mains du conservateur des hypothèques du comté de Québec un deuxième plan et devis du même lot numéro 260, représentant une superficie additionnelle de 638,640 pieds carrés.

Un autre plan a en outre été déposé le seizième jour du mois de janvier 1913 au bureau du conservateur des hypothèques du comté de Québec, avec description entière, par ses tenants aboutissants, du même lot numéro 260, qui a été pris et exproprié en entier par la couronne.

Ce dernier plan, déposé en vue de corriger toute erreur dans les descriptions précédentes, donne au terrain exproprié une superficie totale de 780,000 pieds carrés.

Il ajoute ensuite:

Les intimés réclament la valeur de ces deux quais construits à eau profonde vis-à-vis la propriété en question. Dans ses poursuites actuelles en expropriation, la couronne ne prend que le lot numéro 260 tel qu'indiqué au plan produit comme pièce numéro 3.

Comme les quais en question ne sont pas érigés sur ledit lot 260, qu'ils ne font pas partie de la présente expropriation et qu'ils n'ont pas été expropriés, la cour, en conséquence, n'avait pas à s'occuper de la réclamation y relative, et leur valeur, par suite, n'est pas comprise dans la somme accordée par le tribunal inférieur. Le titre des intimés, quoique non admis au procès, a été reconnu par un accord des deux parties avant le prononcé du jugement.

L'avocat continue comme il suit:

Ayant jugé nécessaire, pour le passage du Transcontinental et pour le développement du port de Québec, de faire l'acquisition du lot 260 de la paroisse de Sillery, la couronne en a pris possession, après avoir déposé au bureau du conservateur des hypothèques à Québec les plan et devis du terrain réclamé, sous l'autorité des statuts de 3 Edouard VII, chapitre 71.

L'avocat relate ici les faits que j'ai déjà exposés devant la Chambre—savoir qu'une première offre avait été faite, offre que l'on a ensuite augmentée. Il ajoute:

Nous pouvons dire immédiatement que nulle preuve n'a été faite du droit des intimés à une compensation pouvant s'élever à ce total. Cette somme de $217,261.97 a été mentionnée dans le plaidoyer simplement comme chiffre imaginaire, que nul témoin n'a soutenu à l'enquête, et qui doit avoir été mis là uniquement pour remplir un espace, en vertu du principe que plus on demande plus on est susceptible d'obtenir. Le savant juge qui a rendu jugement à la cour inférieure a accordé aux intimés la somme de $62,-960, plus 10 p. 100 de cette somme pour vente forcée et les intérêts. L'appelant soutient humblement que cette décision est erronée, qu'elle n'est pas basée sur la preuve et que l'offre de $39,000 aurait dû être déclarée suffisante pour la valeur marchande dudit lot numéro 260 et tous les dommages soufferts par les intimés en con-

séquence de la dite vente forcée ou expropriation.

L'avocat représentant Sa Majesté le roi dit en outre:

Il y a deux points qu'il ne faut jamais perdre de vue dans un examen des dépositions données par les différents témoins interrogés dans la présente cause, savoir que la propriété en question, c'est-à-dire le numéro cadastral 260, avec toutes les dépendances qui s'y trouvent, bâtiments, quais, etc., a été acheté en 1894 par les intimés pour la somme de $1,000. Quand les témoins évaluent aujourd'hui à deux ou trois dollars la verge cube les quais qu'il y a sur cette propriété, la base sur laquelle ils établissent leur calcul est absolument fausse, en tant que la valeur marchande est concernée, puisque ces quais, quoique en bien meilleur état de préservation en 1894 qu'ils ne le sont aujourd'hui, n'en étaient pas moins alors considérés comme à peu près sans valeur, si nous tenons compte du prix de $1,000 payé pour le terrain, les bâtiments, les quais et le reste.

Après avoir examiné les témoignages vraiment extraordinaires produits dans cette affaire au nom des intimés, l'avocat ajoute:

Sur ce, nous dirons, avec le savant juge de la cour inférieure (page 189, ligne 31 du factum): "L'évaluation des quais et des constructions est trop manifestement erronée pour qu'il soit nécessaire de nous en occuper davantage."

Examinons maintenant l'évaluation donnée par les témoins au sol par pied carré. Il ne faut pas perdre de vue que ce terrain est pour les quatre cinquièmes recouvert par l'eau à chaque marée.

Vient ensuite une longue analyse de la preuve relative à la valeur du terrain; et il ajoute:

Dans la déposition donnée par M. J. de Salaberry Bossé, nous voyons que la propriété voisine de Spencer-Cove, du côté de la ville, a été mise en vente vers le temps où celle des intimés était expropriée. C'est une propriété semblable à celle des intimés, avec quais, jetées, constructions, etc. Elle était connue sous le nom de propriété Ross ou Wolfe's-Cove.

Elle avait été mise en vente pour une somme représentant à peu près cinq cents et deux tiers le pied.

Parlant de la propriété Dobell, située un peu plus haut sur le Saint-Laurent, il dit:

Dans la déposition de M. Alfred Curzon Dobell, témoin du demandeur, nous voyons quels sont les prix des diverses anses plus rapprochées de la ville de Spencer-Cove et où se trouve la même sorte de constructions.

L'anse que possédait la succession Dobell s'est vendue à raison de douze cents le pied, y compris les bâtiments, les jetées, les quais, etc. C'était une propriété de même nature que celle des intimés: il s'y trouvait des bâtiments et des quais, des quais plus considérables que sur la propriété de Falardeau, et le tout était en bien meilleur état que Spencer-Cove.

Il dit en outre:

Nous avons ici la vraie base sur laquelle nous pouvons nous former une juste idée de la valeur marchande de la propriété des intimés et, avec le savant juge qui a rendu jugement à la cour inférieure (page 189 du même factum, ligne 33), nous dirons: "Si la propriété Ross avait à cette époque une valeur marchande de cinq cents et deux tiers le pied, avec tout ce qu'il y avait dessus, pourquoi la propriété Falardeau, immédiatement adjacente, vaudrait-elle plus de six cents le pied, avec quais et constructions?" Sur ce point, nous sommes certainement de la même opinion que le savant juge qui a rendu jugement, mais nous ne voyons pas pourquoi, après avoir prononcé ces mots, il fixe à huit cents le pied l'indemnité due aux intimés, et nous ne savons vraiment pas quels motifs ont pu l'induire à porter de six à huit cents cette indemnité, après avoir, par les "considérants" de cette décision, énoncé clairement que la propriété Falardeau ne devait pas commander plus de six cents le pied sur la place.

Dans l'évaluation d'un immeuble et des dommages causés par l'expropriation de cet immeuble, il faut tenir compte de ce qu'il rapporte. Les intimés ont leur siège d'affaires et leur dépôt de charbon dans les limites de la ville de Québec, sur les bords de la rivière Saint-Charles. En versant sur un quai du lot numéro 260 le charbon qu'ils vendent à leur clients de Sillery, ils évitent une dépense de soixante et treize cents par tonne; en d'autres termes, ils vendent ce charbon le même prix qu'ils le vendaient à leur dépôt de la ville, mais ils gagnent soixante et treize cents sur le camionnage, ce qui est un profit d'autant pour chaque tonne. Comme ils vendent de cette manière près de 1,800 tonnes de charbon, c'est un profit d'à peu près $1,300 qu'ils font en le débarquant là; aussi, un profit de soixante et quinze cents par corde sur 140 cordes de bois; environ $115. Outre cela, ils ont le loyer d'un bâtiment, environ $200, et des droits de pêche qui leur rapportent près de $35. Le revenu total serait d'à peu près $1,800.

Sur le pied de 5 p.c. la somme offerte par la couronne leur vaudrait un revenu annuel libre de toutes charges, d'environ $2,000, tandis que les intimés ont à déduire de leurs revenus les frais que leur occasionnent le transport de ce charbon, la tenue d'un dépôt, les réparations aux bâtiments, et le reste.

Nous sommes humblement d'avis que, pour les raisons ci-dessus énoncées, le montant offert par la couronne représentait tout ce que le lot numéro 260 était à l'époque de l'expropriation susceptible produire.

Nous soutenons de plus qu'il n'existe, en fait et en droit, aucune raison d'augmenter de 10 p. 100 l'indemnité pour vente forcée. Les intimés n'utilisaient qu'une faible portion du lot numéro 260, et leur accorder 10 p. 100 en plus d'une indemnité qui représente la valeur marchande de tout le lot, c'est certainement une injustice pour l'appelant.

Nous sommes donc humblement d'avis que la décision dont il y a appel est erronée, que l'offre de $39,000 faite par l'appelant aurait dû être déclarée suffisante, et nous demandons respectueusement que jugement soit rendu en conséquence.

J. E. Chapleau,
Avocat de l'appelant.

Québec, le 15 octobre 1913.

On me dit que ce factum de l'avocat de Sa Majesté le roi a été dûment soumis au ministre de la Justice et au procureur général du Canada. J'ai été surpris d'apprendre que l'on s'était désisté de l'appel

du jugement rendu par M. le juge Audette, appel dûment produit à la cour suprême Il serait, je crois, intéressant de savoir pourquoi. Le ministre de la Justice a donné ordre d'abandonner l'appel. Je puis me tromper sur ce point; mais, à tout événement, la Chambre a droit à une explication de l'honorable ministre.

Les faits sont clairs. Voici une propriété évaluée à $1,000 en 1894 par les défendeurs Falardeau. Plus tard, le Transcontinental national a voulu exproprier une partie de cette propriété pour y faire passer sa voie. Sir Allan Aylesworth, ministre de la Justice, produit, relativement au terrain dont l'expropriation est sollicitée, une déclaration offrant $26,000 en chiffres ronds pour une certaine étendue de ce morceau de terre. Plus tard, est nommé un nouvel avocat de Sa Majesté le roi. Des amis du Gouvernement sont amenés dans l'affaire, et tout de suite l'espace est agrandi; l'offre aussi est accrue, et le chiffre en est porté à $39,000. Les défendeurs avaient d'abord été prêts à accepter $52,000; mais, aussitôt que le ministre actuel de la Justice eût produit sa déclaration, ils ont sur-le-champ élevé leur indemnité à $225,000 en chiffres ronds. L'affaire va devant les tribunaux. Je n'ai rien à dire contre la décision rendue par la cour de l'échiquier. Je me plais à déclarer qu'il n'est pas de juge en qui j'aie plus confiance que M. le juge Audette pour son honneur, son intégrité et sa science du droit; mais, comme les juges de tout autre tribunal, celui de la cour de l'échiquier est tenu de s'en rapporter aux preuves fournies, et je suis fâché de dire qu'après avoir parcouru le dossier de cette affaire, il me semble que les intimés ont eu un nombre inusité de témoins. Quelques-uns ont été jusqu'à dire que la propriété en question serait avant peu évaluée à l'énorme somme de plus d'un demi-million. Il se trouve que je connais cet endroit, non pas de la ville de Québec, puisque c'est à quelques milles hors de Québec, dans la banlieue, dans la paroisse de Sillery.

Je connais cette propriété. Je le sais, avant longtemps, le pont de Québec y sera construit. Le Transcontinental traversera certainement ces terrains; mais personne, soit ici soit à Québec, n'oserait affirmer que ces terrains, recouverts d'eau aux trois quarts, au dire du représentant du ministre de la Justice, ont réellement la valeur que leur a attribuée la cour de l'échiquier. La somme adjugée par le tribunal est double du chiffre offert par l'Etat. Force était bien au juge de baser sa décision sur la preuve testimoniale établie; seulement, je le répète, Sa Majesté le roi fut mécontente. L'avis notifié, le 5 avril, par M. J. E. Chapleau, représentant le procureur général du Canada, est ainsi conçu:

Monsieur, je dois vous notifier l'avis que Sa Majesté le roi désapprouve le jugement rendu dans l'affaire en question par la cour de l'échiquier du Canada, le 10 mars 1913.

On s'est désisté de cet appel, paraît-il. Le ministre de la Justice voudrait-il bien nous dire s'il en est ainsi et si la somme adjugée par la cour de l'échiquier a été payée.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, l'honorable député tient à savoir les raisons qui ont motivé le retrait de cet appel. L'honorable député suppose que le mémoire qu'il a lu et qui, à mon avis, fait honneur au conseil représentant Sa Majesté en cette affaire, établit parfaitement la thèse, comme du reste cet avocat en avait le devoir. L'honorable député se fait illusion s'il croit que le ministre de la Justice puisse tirer tous les mémoires des causes pendantes devant les tribunaux et se prononcer sur le bien-fondé de chaque jugement et surtout d'un jugement reposant sur une question de fait, alors que la conclusion arrêtée résulte d'un soigneux examen d'une preuve testimoniale fort volumineuse. Je l'avoue, c'est là une tâche que je suis impuissant à remplir, et à cet égard ma situation ne diffère guère de celle de mon prédécesseur au ministère. A mon grand regret, je ne saurais donc me prononcer sur la question de savoir si la preuve testimoniale autorise les conclusions de M. le juge Audette. J'observe que l'honorable député lui-même a dit qu'il reposait pleine et entière confiance dans l'intégrité et le savoir de M. le juge Audette. Inutile d'ajouter que je partage pleinement cette confiance.

Le trait saillant de cette cause dont l'honorable député nous a fait l'exposé, c'est qu'en 1894 cette propriété s'est vendue pour $1,000, et il est frappé de stupéfaction en constatant qu'en 1913 ce juge, d'une si parfaite intégrité, et d'une droiture d'esprit si incontestable, ait porté à $69,256 la valeur de cet immeuble, en se basant sur la preuve testimoniale. Je l'avoue, je m'étonne que l'honorable député prétende trouver dans l'argument appuyé sur le prix de l'immeuble en 1894 un critérium pour l'estimation du prix de cet immeuble en 1913.

Comme le reste du pays, Québec a progressé. Nous avons souvent entendu les députés de la gauche s'arroger, dans une large mesure, l'honneur de ce progrès. Je suis bien aise que Québec ait bénéficié de cette ère de progrès et l'honorable député ne saurait sérieusement attacher d'importance au prix de vente de cet immeuble à une époque reculée, comme critérium de la valeur actuelle de l'immeuble. L'honorable député lui-même affirme qu'en 1910 mon prédécesseur, sir Allen Aylesworth, avait porté le prix de cet immeuble à $26,500.

M. LEMIEUX: En 1911.

M. DOHERTY: En 1911. Sans doute, sir Allen Aylesworth ne s'est guère occupé de l'estimation de cet immeuble; mais les fonctionnaires du Transcontinental, dont sir Allen Aylesworth lui-même admettait le savoir supérieur tout aussi volontiers que je le fais moi-même, déclarèrent qu'une minime partie de cet immeuble, dont le prix est en question, valait $26,257.40.

Comme l'affirme l'honorable député, la parcelle de cet immeuble qu'il était alors question d'exproprier et dont le prix fut porté à pareil chiffre, embrassait une superficie de 148,500 pieds. Plus tard, il est vrai, on fit une autre offre, mais cette dernière offre se rattachait à une étendue de terrain de 780,000 pieds. En même temps que la demande de terrain atteignait cinq fois le chiffre primitif de la superficie, l'offre progressait également et de $12,000 qu'elle était, s'élevait à $39,000. En 1913, d'après l'évaluation du bureau de la commission du Transcontinental, qui était en train de faire l'expropriation, l'immeuble valait $39,000. A mon avis, on ne saurait trouver matière à critique dans la majoration de cette évaluation et cela eu égard à l'importante augmentation du terrain à exproprier. Toute la question en litige porte donc ici sur la valeur d'un immeuble dont le prix est porté par expertise à $39,000.

La réclamation du défendeur, comme l'a établi l'honorable député, est de $217,261. Sans doute, lorsque les commissaires demandaient 148,500 pieds, le prix exigé n'était que de $52,000; mais lorsqu'ils demandèrent 780,000 pieds, alors le défendeur exigea $217,000. Si la demande primitive était le moindrement légitime, je puis bien affirmer qu'évidemment la majoration du prix exigé devait être tout aussi légitime. Mais abstraction faite au prix demandé pour cette importante étendue de terrain, ce savant juge leur accorda $69,256, somme bien inférieure aux $217,260 demandés.

L'honorable député nous a dit que l'Etat s'est déclaré mécontent du jugement ordonnant le paiement de $69,000. Les défendeurs propriétaires de l'immeuble, furent également mécontents. Evidemment, si l'on tient compte de la demande, et de l'offre de la couronne, les défendeurs étaient bien plus en lieu d'être mécontents, s'ils étaient réellement sincères en faisant leur demande primitive. A tout événement, ils furent mécontents et interjetèrent appel à la cour suprême du Canada.

Comme l'a observé l'honorable député, le savant conseil représentant l'Etat, tirant le meilleur parti possible de la preuve testimoniale pour justifier sa thèse, fit valoir avec beaucoup de force un argument qui, à son avis, militait en faveur de la réduction de la somme à payer par l'Etat, d'après la décision du tribunal. Nous n'avons pas sous les yeux l'argument formulé par l'autre partie en litige, mais sans doute le savant avocat des défendeurs fit valoir des arguments fort probants à l'appui de la demande tendant à la majoration du chiffre de la somme adjugée par le tribunal.

On interjeta appel, et il est vrai qu'on se désista de cet appel. Je ne suis pas en mesure de dire que le retrait de cet appel se soit fait d'après mes instructions et à la suite de l'examen que j'aurais fait. Quant aux conseils que nous avons chargés de nous représenter en pareille matière, l'honorable député lui-même leur a décerné les mêmes éloges qu'il a décernés au conseil intéressé dans cette affaire. En pareille matière, lorsqu'il s'agit d'évaluation d'immeubles, il faut bien, dans une certaine mesure, s'en reposer sur les opinions des fonctionnaires de certains ministères qui, non seulement ont l'avantage de posséder des lumières sur les immeubles en jeu et sur les conditions influant sur leur valeur, mais qui en outre, dans l'espèce, ont l'avantage de comparer la décision rendue dans cette affaire avec la sentence arbitrale rendue précédemment ou subséquemment en des affaires similaires. Se basant sans doute sur les renseignements à sa disposition, le conseil représentant l'Etat, et représentant tout spécialement les commissaires du Transcontinental, agissant ici au nom de la couronne, s'est apparemment arrêté à la conclusion que voici: se trouvant en présence d'une sentence arbitrale

les obligeant à payer $69,000 et en présence d'une réclamation de $217,000, il était préférable, en pareille circonstance, en vue du retrait de l'autre appel tendant à obtenir une plus forte indemnité, d'accepter la décision rendue contre eux.

Je ne suis pas en mesure de me prononcer ici sur les motifs qui justifient la décision prise dans cette affaire; mais l'honorable député, avocat éminent qu'il est et possédant une longue expérience au barreau, abondera dans mon sens quand j'affirme qu'en matière d'expropriation, alors que toute la question en litige se résume à peser la preuve testimoniale contradictoire touchant la valeur de certains immeubles, les cours d'appel hésitent toujours à infirmer les décisions du tribunal de juridiction primitive qui a eu l'avantage de confronter les témoins les uns avec les autres, d'entendre leurs témoignages et qui en outre, en pareille affaire, peut, à son gré, visiter l'immeuble en question, se familiariser avec toutes les circonstances de l'affaire et obtenir ainsi bien plus de lumières que n'en saurait posséder une cour d'appel.

J'affirme sans crainte qu'en pareille matière la jurisprudence des cours d'appel est logique, en ce sens que l'appelant, pour le moins dire, doit établir victorieusement sa thèse, pour que la cour d'appel puisse constater l'existence de quelque erreur. Sans doute, dans l'affaire en discussion comme pour tous les jugements de nos cours de juridiction primitive, il ne saurait s'agir que d'une question d'erreur de la part du juge.

Je puis dire avec certitude que la jurisprudence des cours d'appel, dans un cas de ce genre, a constaté et a fixé qu'il appartient à l'appelant de faire une démonstration—je crois que l'expression n'est pas exagérée—qu'il y a eu une ou plusieurs erreurs précises qui ont pu arriver à déterminer l'évaluation, avant qu'une cour d'appel intervînt pour rejeter l'évaluation. En d'autres termes, les cours d'appel hésitent, avec raison, je pense, et elles font même plus qu'hésiter avant d'entreprendre de substituer, ce qui ne serait qu'une simple opinion au sujet de l'importance relative de la preuve sur une question d'évaluation qui ne peut nécessairement pas être basée sur des raisons absolument définitives et concluantes, mais qui appartient toujours plus ou moins au domaine de l'opinion ou de l'appréciation individuelle pour un jugement sur une question de ce genre rendu par le tribunal de première instance avec tous les énormes avantages qu'il a de pouvoir arriver à une conclusion satisfaisante.

Je crois que ces motifs auraient eu une influence sur le conseil ainsi que sur la commission et ses fonctionnaires, quand ils ont été appelés à fixer quelle méthode prudente ils devraient adopter en présence de la décision d'accorder $69,000 et la demande de $217,000. Pour moi, je reconnais volontiers qu'ils ont pu considérer dans les circonstances qu'une mesure de sagesse était d'accepter le premier jugement, bien qu'il ait pu ne pas être absolument satisfaisant, plutôt que de courir le risque d'une augmentation possible de l'indemnité primitivement octroyée.

Il me semble que c'est tout à fait à côté de la question que de nous dire que la propriété a été vendue en 1894 pour $1,000 et que nous aurions dû lire chacun des termes du contrat par lequel la propriété a changé de mains. Nous sommes en présence d'une propriété qui ouvertement, en 1913, d'après le jugement de personnes compétentes et nullement intéressées à lui donner une valeur exagérée, valait sans discussion $39,000. Nous avons le jugement d'un magistrat contre lequel on ne peut rien dire et qui avait l'avantage, à la fois sur mon honorable ami et sur moi-même et probablement sur tous les honorables députés de cette Chambre, d'une grande pratique dans le règlement de cas précisément de ce genre. Le fait que ce juge a trouvé qu'une propriété d'une valeur reconnue de $39,000 valait suivant lui $65,256 ne me semble pas devoir être très surprenant pour l'honorable député. S'il veut parcourir au hasard une quinzaine ou une vingtaine de causes d'expropriation, il trouvera qu'il y a au moins des différences aussi grandes entre les offres d'une part de celui qui exproprie et les demandes de la personne expropriée d'autre part et la décision finale qu'il en existe ici dans ce cas particulier.

Je comprends bien que l'avocat qui a formé appel après avoir étudié l'affaire à son point de vue, et avec la tendeur naturelle qu'un avocat a à favoriser les vues de son client, a pu considérer que c'était un cas qui méritait d'être porté en appel. Mais quand il s'est vu en présence d'adversaires qui estimèrent avoir une juste cause à porter devant un tribunal plus élevé pour faire cette demande d'augmentation, je crois qu'il a agi sagement en examinant sérieusement sa position. Pour moi, je ne

puis pas trouver dans ce qu'a exposé à la Chambre l'honorable député aucun motif pour nous permettre de croire que l'avis donné par cet avocat de retirer l'appel, en présence du retrait du contre-appel, devait être condamné, ou de dire qu'il n'était pas justifié par les procédures prises.

Comme je l'ai déclaré, je n'ai pas eu l'avantage de lire les arguments donnés dans cette affaire; mais ils ont été lus par des avocats en qui j'ai confiance, et je dois dire que leur opinion a été qu'il avait exposé de puissantes raisons en faveur de l'acceptation de la sentence arbitrale.

Dans ces circonstances et avec ce que j'ai dit de l'aversion des cours d'appel pour intervenir dans des cas ou toute la question repose sur une appréciation, comme dans celui-ci, je ne crois pas pour ma part être tenu de faire aucune excuse, parce que la commission du Transcontinental a accepté l'avis qui lui était donné que la conduite la plus sage était de consentir au retrait des deux appels.

Sir WILFRID LAURIER: Il n'existe aucune intention actuellement de blâmer le ministre de la justice pour avoir consenti au retrait de l'appel. Cette motion n'a été présentée que pour obtenir des renseignements. Mon honorable ami n'a pas fait autre chose que de rappeler les incidents de l'affaire et de demander de nouveaux renseignements relativement aux motifs qui avaient poussé, au dernier moment, le Gouvernement à retirer l'appel du jugement rendu par monsieur le juge Audette. Mon honorable ami a repoussé toute responsabilité pour l'avis donné à la couronne et je ne le blâme pas d'agir ainsi.

Il prétend que, vu les nombreuses questions de droit dont il a à s'occuper, il lui est impossible d'étudier chaque cas personnellement et que dans une affaire où tout repose sur l'évaluation d'une propriété, il doit s'en rapporter, jusqu'à un certain point, à l'opinion de certaines autres personnes. Je n'ai aucune objection à admettre cette prétention. Le ministre de la Justice doit nécessairement s'en rapporter à l'avis des avocats qu'il emploie. Dans le cas qui nous occupe, il a confié l'affaire à M. Chapleau, un avocat de Québec, et, d'après ce que je comprends, il a suivi les conseils de cet avocat.

Le seul point au sujet duquel je désirerais plus de renseignements (ces renseignements nous seront peut-être fournis par les documents qui seront déposés) est celui de savoir qui, en réalité, doit porter la responsabilité de la décision prise par la couronne. Il est difficile de supposer que M. Chapleau, après avoir donné de si bonnes raisons pour faire porter la cause en appel, ait, de son propre mouvement, conseillé au ministre de se désister. Je partage l'avis du ministre quand il dit que, dans une cause comme celle-ci, on trouverait difficilement une cour d'appel disposée à modifier la décision du tribunal de première instance.

Dans cette cause, le seul point en discussion était la valeur de la propriété. La première fois que la couronne fut appelée à intervenir, elle offrit une somme de $39,000 au propriétaire. Le tribunal doubla presque la somme et accorda $69,000. Cela, il va sans dire, ne prouve pas du tout que la décision soit erronée, mais quand il y a entre les deux sommes un écart aussi considérable il est permis de supposer que le juge a pu se tromper, ainsi que l'a laissé entendre mon honorable ami.

L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) et le ministre de la Justice sont d'accord pour reconnaître la compétence et l'intégrité du juge. Nous savons tous que le juge Audette est un magistrat compétent, mais nous savons tous aussi que tout homme, quelque éminent qu'il soit, est susceptible de se tromper, dans une circonstance ou dans une autre.

A lire les raisons données par l'avocat de la couronne, on arrive à la conclusion que le juge de première instance avait commis une erreur tellement évidente que, du moment que cette erreur serait signalée aux juges de la cour d'appel, ces derniers ne pourraient faire autrement que d'infirmer le jugement.

Le ministre de la Justice a laissé entendre—il a même insisté sur ce point—que l'avocat de la couronne avait pu être induit à conseiller de retirer l'appel parce qu'avis avait été donné d'un contre-appel. Pour ma part, je n'attache guère d'importance à cet argument et je ne crois pas que le contre-appel ait pu influencer l'opinion de l'avocat de la couronne. Une demande en expropriatin avait été faite, après le jugement rendu par le tribunal, même si la couronne était d'avis que la somme accordée était trop élevée, c'était une preuve de plus que la demande des propriétaires était non seulement exagérée mais excessivement exagérée. Par conséquent, le contre-appel était plutôt un "bluff" que toute autre chose et n'était

pas de nature à modifier la manière de voir de l'avocat de la couronne.

Pour quelle raison l'avocat de la couronne, après avoir si fortement conseillé l'appel dans une cause purement d'arbitrage et d'estimation, a-t-il subitement changé d'avis et conseillé de retirer l'appel? C'est ce que, pour ma part, je ne réussis pas à m'expliquer. Après s'être prononcé d'une manière aussi formelle, l'avocat de la couronne ne pouvait pas, dans mon humble opinion, en venir à la conclusion qu'il valait mieux retirer l'appel, uniquement parce que l'autre parti en appelait aussi du premier jugement.

C'est une affaire au sujet de laquelle nous avons besoin de plus de renseignements que ceux que nous possédons actuellement. Les documents seront déposés et nous connaîtrons les raisons que la couronne a à donner pour avoir agi comme elle l'a fait. Sans discuter la question davantage, et à la lumière des seuls renseignements que nous possédons, je considère que le département de la Justice aurait agi plus sagement en décidant d'obtenir l'opinion de la cour suprême. Je n'en dirai pas davantage dans le moment. Dans l'état actuel des choses, l'attitude du ministre de la Justice est inattaquable, mais nous avons droit à des renseignements plus complets, pour nous former une opinion définitive sur la question.

M. DOHERTY: Au cas où j'aurais oublié de le dire formellement, je déclare que tous les documents demandés seront déposés et je me ferai un plaisir de fournir tous les renseignements en mon pouvoir.

M. LEMIEUX: Il y a un point sur lequel je n'ai probablement pas suffisamment insisté et que je demanderai au ministre de la Justice de vouloir élucider dans le rapport qui sera déposé. Le point en question est celui-ci: puisque sir Allen Aylesworth ne demandait l'expropriation que d'une faible partie du terrain, pour quelle raison, immédiatement après sa démission, le Gouvernement a-t-il demandé à prendre possession de toute la propriété?

Quelle influence et quelle correspondance s'exercèrent sur le Gouvernement et le décidèrent à acquérir une superficie aussi grande de cet immeuble? Suivant son habitude, mon honorable ami (M. Doherty) s'est montré très courtois en cette affaire, et je ne doute pas qu'il dépose, le plus tôt possible, les documents qui se rapportent à cette transaction. Je me contenterai simplement de dire qu'il se présente une anomalie étrange dans ce cas-ci. Même si l'on tient compte de l'augmentation que la politique progressive de l'ancienne administration a établie quant à la valeur des terrains situés dans Québec et aux environs de cette ville, on ne peut comprendre parfaitement que cet immeuble qu'on avait payé $1,000, il y a quelques années, se trouve évalué à $72,000 et même à $73,000. L'honorable ministre connaît la cité de Québec et ses faubourgs. Il connaît Sillery où se trouve cette propriété. Je connais également ces localités et personne ne réussira à me faire croire que la valeur de cet immeuble a augmenté au point qu'indiqueraient ces chiffres. Quoi qu'il en soit, je puis simplement exprimer le regret que l'honorable ministre de la Justice n'ait pas lui-même conduit les procédures dans cette affaire. Il informe la Chambre et le pays que l'appel a été retiré sans qu'il le sût, si j'ai bien saisi ce qu'il a dit. Bien qu'on ne s'attende pas à ce que le ministre de la Justice ou le solliciteur général suivent très étroitement chaque cause qui surgit, par tout le pays, mon honorable ami comprendra que, dans une cause de cette nature qui peut donner lieu à plusieurs procès en expropriation . . .

M. DOHERTY: Que mon honorable ami me pardonne: il comprend que ce cas relève entièrement de la commission du Transcontinental et non de l'action directe du Gouvernement. Les intéressés retiennent les services de leur propre avocat et conduisent leur propre cause, ce qui n'est pas absolument le cas pour le Gouvernement. Ce dernier ne peut connaître toute la marche de la procédure, dans chaque cas.

M. LEMIEUX: Il va sans dire que je suis convaincu que mon honorable ami a un empire superbe sur son département et que personne n'est plus apte que lui à remplir la fonction de ministre de la Justice. Cependant, je dois exprimer ma surprise d'entendre l'honorable ministre faire cette assertion. Il dit que ces causes en expropriation sont étudiées par la commission du Transcontinental et et que celle-ci a son propre aviseur qui est chargé de surveiller les causes de cette nature. Eh bien, voici le facteur d'une cause soumise à la cour suprême du Canada. C'est le facteur de la partie qui en appelle et qui est Sa Majesté le roi, et j'y vois attaché le nom de J. E. Chapleau, avocat de l'appelant.

Or, celui-ci est représenté par le procureur général du Canada. Il appert que les

procédures ont été prises par sir Allen B. Aylesworth, procureur général de Sa Majesté pour le Dominion du Canada, au nom de Sa Majesté.

M. DOHERTY: Il est juste de penser que l'honorable député sait que la cause devait être inscrite au nom du procureur général.

M. LEMIEUX: Que mon honorable ami me pardonne: il ne peut rejeter la responsabilité de son département sur la commission des chemins de fer. Voici une cause qui est soumise aux tribunaux du Canada, et l'honorable ministre est responsable devant le Parlement et le pays de l'administration de la justice et, en sa qualité de procureur général, de chaque cause pendante devant nos tribunaux, tout comme il l'est touchant tout procès entre Sa Majesté le roi et aucun sujet de Sa Majesté.

M. DOHERTY: Je n'ai aucun désir d'éluder la moindre responsabilité. Mais quelle que soit cette responsabilité, le fait est—et je crois que l'honorable député le sait—que la loi place les affaires se rapportant au chemin de fer transcontinental dans les mains d'une commission et que les membres de celle-ci ne peuvent instituer de poursuite, au nom de Sa Majesté, qu'au nom du procureur général du Canada. Il va de soi que cette commission ne soumet pas tous les détails de la procédure dans chaque cas au ministre de la Justice. Celui-ci pas plus que tout autre.

M. LEMIEUX: De nouveau, j'exprime ma confiance dans le jugement de mon honorable ami, mais, en même temps, je dois dire que je regrette de lui voir prendre cette attitude. Certes, la commission du Transcontinental a plusieurs causes en expropriation dans tout le pays, et je représente à mon honorable ami qu'il est, en sa qualité de ministre de la Justice, de son devoir de suivre ces causes, s'il veut protéger les intérêts de la couronne et ceux du pays. C'est là mon opinion sincère et honnête que le pays s'est trouvé à perdre dans le cas que je cite et cela pour un montant tel que mon honorable ami aurait du connaître l'entente intervenue entre les intimés et le procureur de Sa Majesté le roi, après qu'un appel eût été interjeté à la cour suprême du Canada. C'est une des nombreuses causes qui seront soumises aux tribunaux et je demande à mon honorable ami de ne pas confier entièrement cette cause au jugement d'un jeune avocat, quelles que soient ses aptitudes et son honnêteté, mais de suivre lui-même très attentivement la marche des procédures. Il surgira une foule de causes semblables.

M. MEIGHEN: Si l'honorable député avait à comparaître dans l'une de ces causes, se rangerait-il à l'avis du ministre de la Justice ou à celui de la commission des chemins de fer?

M. LEMIEUX: Je me rangerais certainement à l'avis du ministre de la Justice, parce que celui-ci est responsable devant le peuple et devant Sa Majesté le roi. Quand il y a quelque chose de mal, on ne saurait faire peser sur la commission des chemins de fer la responsabilité qui incombe au ministre de la Justice; le fardeau de la commission est déjà assez lourd. Je m'étonne qu'un homme du talent de mon honorable ami s'efforce de partager les responsabilités lorsque la Chambre est saisie de quelque mauvaise affaire.

M. MEIGHEN: De quelle loi l'honorable député s'autoriserait-il pour se ranger à l'avis du ministre de la Justice?

M. LEMIEUX: Que mon honorable ami se rapporte à l'acte de l'Amérique britannique du Nord: il apprendra que c'est le procureur général du Canada, c'est-à-dire le ministre de la Justice, qui porte la responsabilité de toute affaire pendante devant les tribunaux entre Sa Majesté et l'un quelconque de ses sujets. Je le répète, je ne doute pas de la bonne foi du ministre; seulement, je trouve fâcheux qu'il ne se soit pas occupé de cette affaire. Il vient d'avouer qu'il ignorait que l'appel eût été retiré. Je connais mon honorable ami, je sais trop quelles rares qualités sont les siennes pour n'être pas convaincu que s'il avait eu connaissance de cet appel et des circonstances dans lesquelles il fut porté devant la cour suprême, cet appel n'eût pas été retiré à la suite de l'entente en question intervenue entre les répondants et l'appelant. Je le répète, j'attendrai le dépôt des documents avec l'espoir qu'on ne trouvera rien de répréhensible à la convention faite après qu'appel eût été interjeté en cette affaire.

M. SEVIGNY: Monsieur l'Orateur . . .

M. l'ORATEUR: Je rappellerai à l'honorable député qu'il s'agit ici d'une motion de fond et que le discours du motionnaire clôt le débat. J'aurais peut-être déjà dû prévenir les membres de la Chambre que la discussion ne pouvait pas se poursuivre

après le discours de l'honorable député de Rouville.

M. SEVIGNY: Je voulais prendre la parole après le chef de l'opposition, mais le représentant de Rouville fut si prompt à se lever que je ne pus le faire. Je n'ai que quelques mots à dire.

Des VOIX: Faites, faites.

M. l'ORATEUR: Mon seul désir est de faire respecter le règlement de la Chambre. Faites, faites, dit-on; à un autre moment, c'est peut-être tout le contraire que l'on dira. Je fais ce que je considère être mon devoir dans la circonstance; aussi décidé-je que le débat est clos.

M. CARVELL: En faisant ses dernières observations, l'honorable député de Rouville ne devait pas avoir l'intention de mettre fin au débat; je crois qu'il voulait simplement relever certaine assertion du ministre de la Justice.

M. l'ORATEUR: L'honorable député de Rouville a fait une motion de fond, et le règlement prescrit que le débat doit être clos lorsque le motionnaire a répondu à quelque observation dont une telle motion est l'objet à la Chambre.

(La motion est adoptée.)

LIBERATION DE GEROLMIO FATSARI.

M. LEMIEUX demande:

Copie de tous les papiers et documents relatifs à la libération du nommé Gerolmio Fatsari qui fut condamné pour tentative de meurtre à Montréal en mars 1908.

—Monsieur l'Orateur, les circonstances de cette affaire me remettent en mémoire certains chapitres des "Misérables" de Victor Hugo. C'est une affaire qui occupe les esprits depuis le 25 décembre dernier. Gerolmio Fatsari est un Italien qui, il y a environ six ans, partait de Naples pour venir habiter à Montréal. Peu après son arrivée, il était mis en état d'arrestation pour tentative de meurtre. On lui fit son procès et, sur la foi de trois témoins, il fut trouvé coupable par le jury et condamné à une quinzaine d'années de détention—je ne me rappelle plus au juste le nombre—au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.

Fatsari; je viens de le dire, fut condamné sur le témoignage de trois personnes. Depuis l'époque de sa condamnation et de son incarcération subséquente au pénitencier, l'un des témoins a subi la peine capitale, un autre purge en ce moment une sentence au pénitencier de Dorchester (N.-B.), et le troisième se soustrait aux recherches de la justice. Les autorités de la police montréalaise commencèrent à avoir des doutes dès que les faits eurent été portés à leur connaissance. Elles se transportèrent auprès du juge qui avait condamné Gerolmio Fatsari et, après avoir relu les dispositions, le magistrat pensa que l'on pouvait se trouver en présence d'une erreur judiciaire.

Il s'écoula plusieurs années avant cette découverte, mais je suis bien aise de dire que, dès que le juge eût soumis l'affaire au ministre de la Justice, celui-ci, après avoir soigneusement étudié le dossier, accorda le pardon à ce pauvre Italien qui avait passé de longues années au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Le 24 décembre, le préfet lui apprit qu'il était gracié. Il reçut un complet et un billet de chemin de fer pour revenir à Montréal où il avait été arrêté cinq années auparavant.

Le lendemain, on le trouva errant dans les rues de Montréal—faible, malade et à bout de ressources. Il se rendit au poste de police où il avait été conduit cinq années auparavant, et il se fit connaître. Aux yeux des officiers de police, il semblait un parfait étranger dans cette grande ville. C'était le jour de Noël. Inutile de dire que les agents de police de Montréal s'empressèrent de recevoir Fatsari parmi eux et de partager avec lui les douceurs qui ornaient leur table ce jour-là; qu'ils se plurent à lui trouver un toit sous lequel il pourrait se reposer.

L'épouse de Fatsari et ses enfants quittèrent le Canada peu de temps apres sa condamnation, et le public sait comment il a été secouru, grâce aux appels des journaux de Montréal et de tout le pays. Je suis bien aise de dire que quelques institutions charitables de Montréal et le consul d'Italie lui-même ont contribué à soulager la détresse de ce malheureux Italien pendant le mois de janvier. Inutile de dire à mon honorable ami ce que les journaux ont publié. Je suis certain qu'il est au fait des plaintes qui se sont fait entendre dans tout le Canada contre la rigueur des lois et des demandes d'indemnité des amis de Fatsari.

On dit que le roi ne peut se tromper. C'est une belle maxime, mais elle n'est pas toujours vraie dans la pratique, et dans le présent cas, elle n'est pour plusieurs qu'un méprisable subterfuge. Mon honorable ami sait certainement que le roi Charles lui-même a si mal agi, qu'il a eu la tête coupée à Whitehall, au

milieu des arquebuses et des piques des satellites de Cromwell.

Dans un cas comme celui-ci, où un étranger—ç'aurait pu être un Canadien—a été privé de sa liberté, de son foyer, et dépouillé temporairement de ce qui est plus cher que la liberté et le foyer—de son honneur—ne devrions-nous pas trouver un moyen d'indemniser cet homme-là? Je pose la question à mon honorable ami et j'attends avec impatience la réponse qu'il doit doner non seulement à la société, mais surtout a l'infortuné Fatsari.

Mon honorable ami pourrait dire comme on disait autrefois: fiat justitia ruat cœlum —que justice soit faite dût le ciel crouler. Mais, dans le présent cas, si j'avais à traduire le vieil adage latin, je dirais que l'injustice soit commise dût le ciel crouler! Dans ce vingtième siècle, les maximes du moyen-âge ne sont plus reçues. La théorie que le roi ne peut se tromper ne saurait prévaloir dans un cas comme celui que j'ai signalé à la Chambre, et je demande à l'honorable ministre ce qu'il se propose de faire dans le cas de Fatsari et de ceux qui à l'avenir pourront se trouver dans la même situation que lui. Il se rappelle l'affaire d'Adolphe Beck, en Angleterre, et il y en a eu une plus récente dont le nom m'échappe. En Angleterre, on a été fort mécontent, comme on l'est en ce pays, de la prétention émise par la couronne que le roi ne peut se tromper, même lorsqu'un individu, éloigner de son foyer et de sa famille, privé de son honneur et de sa liberté, est reconnu non coupable après avoir passé cinq ans au pénitencier.

L'hon. C. J. DOHERTY: Il y a dans l'affaire de l'infortuné Fatsari beaucoup de circonstances propres à exciter la pitié, et il a dû obtenir beaucoup de sympathies d'un grand nombre de gens qui ont appris les circonstances de cette affaire telles qu'on les a généralement rapportées. Bien que celles-ci, qui sont à peu près conformes à l'idée que le représentant de Rouville s'en fait, aient beaucoup suscité la pitié et que, même dans les circonstances que je rappellerai plus exactement, le malheureux Fatsari ait incontestablement droit à beaucoup de sympathies, je suis néanmoins tenu de faire observer que, en ce qui concerne le Canada, la couronne n'a jamais prétendu qu'elle était tenue de justifier sa conduite en invoquant la maxime que le roi ne peut pas se tromper. Je me demande à quelle source l'honorable député a appris que le Gouvernement a assumé cette attitude pour justifier sa conduite ou pour se disculper dans le cas de Fatsari.

L'honorable député se plaint que Fatsari a été la victime d'une erreur judiciaire, et si je le comprends bien, il saisit de cette question le Gouvernement et la Chambre, parce que, suivant lui, le Gouvernement fédéral devrait indemniser Fatsari à cause de l'erreur judiciaire dont il a été victime, et dont mon honorable ami prétend que le Gouvernement est responsable. Je dirai tout d'abord que la poursuite et le verdict qui ont conduit Fatsari au pénitencier ont été obtenus entièrement à la demande de la couronne représentée par la province de Québec. La poursuite a été entamée entièrement à la demande des autorités provinciales, qui n'ont fait que ce qu'elles devaient faire. Je ne dis pas qu'elles sont responsables, et je ne leur impute aucune erreur qui aurait pu être commise à cette époque. Il n'est pas nié que les faits à leur connaissance, non seulement leur donnaient raison, mais même les obligeaient d'avoir recours à la loi criminelle. Tout ce qu'elles ont fait est entièrement soustrait à la juridiction des autorités fédérales. Ces dernières n'ont pris aucune part dans la poursuite, et elles ne pouvaient pas non plus s'y mêler. La seule part du Canada et du Gouvernement fédéral est que ce Gouvernement a passé la loi criminelle qui déclare certains actes être des délits, et les rend passibles d'une punition. Le devoir de la province était conséquemment d'appliquer cette loi, et dans l'exécution de ce devoir, les autorités provinciales ont fait un procès à Fatsari. Qu'elles aient eu raison ou non, la couronne, représentée par le Gouvernement fédéral, ne peut avoir de responsabilité. Fatsari a été poursuivi devant une cour provinciale, cette cour lui a fait son procès devant un jury de ses pairs, qui, sur la preuve déposée devant eux, l'ont trouvé coupable d'un délit qui le rendait, suivant la loi, passible d'une certaine peine.

Le juge dans l'exécution de ses fonctions, a imposé cette peine, dont cet homme a subi une partie. Si ma mémoire est fidèle, la sentence portait quinze années de pénitencier. Il en a fait sept ou huit.

M. LEMIEUX: Six.

M. DOHERTY: Dans tous les cas il a payé une bonne partie de sa peine. Mais ce que je veux rendre parfaitement clair, c'est que dans tout ce qui a amené cette

situation, le Gouvernement fédéral n'a aucune responsabilité quelconque, et n'a pris aucune part. Mon honorable ami dit que le verdict et la sentence constituent une erreur judiciaire. Je viendrai dans quelques instants sur ce point, mais admettant pour le moment que mon honorable ami a parfaitement raison, je lui demanderai si les parties qui devaient porter les conséquences de cette erreur ne sont pas celles qui ont institué les poursuites, et qui alors s'il y a eu une erreur donnant droit à une indemnité devraient être appelées à payer pour l'erreur commise.

Quant à l'infortunée victime, elle a toutes mes sympathies, mais la cause, telle qu'elle est exposée, est de sa nature une plainte, non pas que la poursuite a été malicieuse, mais qu'elle a été erronée. Je ne veux pas examiner si la poursuite a été erronée ou non, mais il est certain que si une erreur a été commise, la responsabilité en retombe sur les autorités provinciales de Québec, qui ont institué la poursuite et fait le procès qui a eu le résultat que l'on sait. A mon avis, la province de Québec ne faisait que remplir son devoir, mais je ne veux pas discuter la question de savoir si, après l'avoir rempli, elle doit être tenue responsable des conséquences. Je dis seulement que si cet infortuné a été victime d'une erreur qui mérite compensation, il doit en être indemnisé par ceux qui, malheureusement, ont été induits en erreur, et qui, agissant, je crois, en parfaite bonne foi, ont fait le procès qui a tourné en erreur judiciaire.

Je ne comprends donc pas comment l'on puisse prétendre qu'un Gouvernement qui non seulement n'a rien eu à faire dans ce procès, mais qui, s'il avait voulu l'arrêter ne l'aurait pas pu, et de plus n'avait absolument aucun pouvoir dans ces procédures, devrait être appelé à payer pour une erreur judiciaire commise dans une poursuite instituée par la province de Québec contre ce Fatsari. J'avoue que je ne vois pas sur quoi on peut se baser pour demander au Gouvernement fédéral d'indemniser cet homme, même dans le cas où il devrait l'être pour ce qui est arrivé.

Si véritablement une erreur judiciaire a été commise, ainsi que le prétend l'honorable député, et la victime d'une erreur judiciaire doit certainement être indemnisée par ceux qui en sont responsables, pourquoi alors mon honorable ami ne s'adresse-t-il pas au gouvernement de la province de Québec? Je suis pleinement convaincu que ce gouvernement, quelle que soit son opinion au sujet de la prétention que les faits, tels que les expose l'honorable député, donnent à la victime droit à une indemnité, ne contestera que la poursuite a été entamée à sa demande.

Je ne veux nullement jeter de blâme sur les autorités provinciales. Dans de pareilles circonstances, parfaitement connues des fonctionnaires, il ne restait d'autre chose à faire que intenter des poursuites.

Jusqu'ici la donnée hypothétique sur laquelle je me suis appuyé, c'est qu'on a démontré l'existence d'une erreur judiciaire. A cet égard, les renseignements de l'honorable ministre sont incomplets. Voici ce qui est arrivé: cet individu a été accusé de l'acte criminel en question. On instruisit son procès, et au cours de ce procès on présenta des preuves qui, si elles étaient vraies, justifieraient indubitablement le verdict prononcé contre cet individu. Je ne sache pas qu'on ait affirmé que la preuve testimoniale fût insuffisante pour justifier la condamnation de Fatsari. Fatsari fut condamné au pénitencier en 1908. Avant 1912, il n'est parvenu au ministère ni pétition, ni demande d'exercice de la prérogative du pardon en sa faveur. Alors le malheureux lui-même demande grâce. Dans cette pétition il dit qu'il ne veut pas aborder les questions de son innocence ou de sa culpabilité; il se borne à demander qu'on remette à l'étude son affaire et qu'on lui fasse grâce. Rien n'indique que le forçat lui-même pensât qu'il y eût eu un déni de justice. Je ne veux pas attacher trop d'importance à cette circonstance; car, tout homme, en cette situation écrirait probablement telle pétition qui lui viendrait à l'esprit.

M. LEMIEUX: Surtout quand cette pétition est écrite en une langue autre que sa langue maternelle.

M. DOHERTY: En effet, c'est parfaitement vrai; il est possible qu'il n'ait pas bien saisi le sens de cet écrit. Je n'attache guère d'importance à la chose, sauf pour établir qu'en réalité on n'a présenté au ministre de la Justice aucun document concluant à l'innocence de cet homme. Dans cette pétition qui a été l'objet de l'examen, vu la gravité du crime dont le forçat a été convaincu, ou aussi eu égard en outre à la longueur de sa détention au pénitencier, et la période de cette peine déjà passée au bagne, il n'est pas dit qu'il convienne d'exercer le droit de grâce.

M. LEMIEUX: Il est six heures, et je crois que le chef de l'opposition désire prendre la parole.

M. l'ORATEUR: Il serait préférable de renvoyer le débat; autrement, la question ne reviendrait peut-être pas sur le tapis que bien plus tard.

(Sur motion de M. Doherty, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

A six heures, la séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Jeudi, 5 février 1914.

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

DEPOT D'UN BILL RELATIF AUX AGENCES DE RENSEIGNEMENTS.

M. ALPHONSE VERVILLE (Maisonneuve) demande à déposer un projet de loi (n° 50), ayant pour objet de modifier le Code criminel en ce qui concerne les agences de renseignements.

—Il s'agit d'un projet de loi qu'on pourrait appeler un bill à deux coups, vu qu'il vise deux objets distincts et tend à amender le code pénal relativement à ces deux objets et cependant, il existe une certaine relation entre les deux. L'objet général du bill est de protéger plus efficacement les citoyens de ce pays contre l'usage inconsidéré des armes à feu et l'usage non moins dangereux de certains instruments modernes, grâce auxquels les conversations privées et des délibérations secrètes et légitimes des réunions peuvent être rendues publiques. Lorsque le bill sera proposé en deuxième lecture, je l'expliquerai plus au long.

Pour le moment, je me bornerai à des explications générales sur les deux articles du projet et je donnerai les raisons d'intérêt public qui militent en faveur de l'adoption du bill. L'article 1er a pour effet d'empêcher les patrons, personnellement ou par l'entremise de leurs représentants, d'employer sur leurs chantiers des personnes armées. L'article contient une exception au sujet du gardien qui est autorisé à être armé, conformément aux dispositions de l'article 118 du code pénal.

Il est toujours plus facile de faire saisir la portée d'un principe général en l'appliquant a un cas réel, et pour être mieux compris, je rappellerai les émeutes qui ont eu lieu à Buckingham il y a quelques années, et au cours desquelles le sang a été répandu. Il y avait là un homme armé que la compagnie employait, soi-disant pour protéger sa propriété, mais en réalité pour forcer les ouvriers mécontents à se soumettre aux exactions de la compagnie. Cet homme armé fit feu sur un des grévistes et le tua. Qu'avons-nous vu depuis? Ce même homme, il y a quelques semaines, s'introduisait par effraction dans une maison, à Montréal; il tirait sur une femme et tuait un enfant; il prit la fuite, mais, poursuivi et sur le point d'être arrêté, il se donna la mort. Conçoit-on qu'on puisse fournir des armes à de pareils individus et les autoriser à circuler au milieu de citoyens inoffensifs et désarmés?

Il faut cependant qu'une autorité décide où et quand il peut être nécessaire, dans l'intérêt public, d'armer des hommes ou d'engager des hommes armés, dans les endroits où il y a des ouvriers. Le bill charge de ce soin le procureur général de la province dans laquelle se trouvent les travaux ou les chantiers. Le procureur général est, de droit, le gardien de la paix dans sa province et c'est lui qui aura la responsabilité d'accorder le permis sans lequel aucun patron n'aura le droit d'employer des hommes armés.

J'arrive maintenant au deuxième article du bill qui concerne le "détectaphone", un nouvel appareil qui permet d'enregistrer et de rendre publiques les conversations et les délibérations. On comprend facilement qu'avec un pareil instrument, il est possible de violer le sanctuaire de la vie privée, de nuire aux réputations et de causer des torts considérables. Le détectaphone constitue un danger pour la société, si son emploi n'est pas restreint par des lois. La sécurité des particuliers, des familles et des sociétés est menacée, si l'emploi de cet instrument n'est pas sévèrement réglementé. Cet article du bill à été rédigé avec beaucoup de soin. Le premier paragraphe concerne l'emploi de cet instrument dans le but de nuire à la réputation d'un particulier ou de dévoiler les délibérations d'une réunion. Supposons qu'un de ces appareils soit installé dans le local où siège une loge maçonnique, un conseil des chevaliers de Colomb, une loge orangiste, un conseil de la C.B.M.A. ou même dans la salle du conseil privé auquel préside l'honorable premier ministre du Canada. Qu'adviendrait-il des secrets que l'on cache avec tant de précautions à ceux qui n'ont pas le droit de les connaître? Il suffit de mentionner le cas pour qu'il soit bien compris. Il est inutile de donner de plus longues explications.

Le deuxième paragraphe concerne la publication des conversations ou délibérations

enregistrées par les détectaphones ou autres instruments semblables. De même que pour le cas des hommes armés, c'est le procureur général de la province qui devra accorder le permis autorisant la publication; c'est lui qui devra décider si cette publication est ou non dans l'intérêt du public.

Je sais parfaitement que le détectaphone est employé par des personnes légalement autorisées, pour découvrir les crimes et les fraudes, et pour qu'il soit bien compris que le but du projet n'est pas d'empêcher la recherche et le châtiment des criminels, le troisième paragraphe stipule expressément que rien dans le dit projet de loi ne pourra être interprété comme défendant ou restreignant l'emploi du détectaphone, ou autre instrument semblable, dans la recherche des crimes et des fraudes.

Avec un pistolet ou une arme quelconque, un homme peut blesser et même tuer son semblable; mais à l'aide du détectaphone, le premier venu peut ruiner la réputation et briser l'avenir d'un homme; il peut plonger dans le désespoir des familles entières; il peut jeter la perturbation dans la communauté et susciter des haines entre voisins; il peut rendre impossibles toutes relations sociales; il peut causer des torts incalculables à toute société légalement constituée; il peut attenter à la liberté du citoyen—en un mot on se demande lequel, du revolver ou du détectaphone, est l'arme la plus meurtrière.

J'espère que ces quelques explications suffiront pour le moment. Quand le bill sera imprimé et distribué, la Chambre pourra en étudier à loisir la portée et les détails. Pour ma part, je considère qu'il est d'une importance vitale de mettre dans le recueil de nos lois des restrictions comme celles que propose ce bill.

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

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

CAISSE DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

*M. EMMERSON demande:

1. Au 1er octobre A.D. 1911, quelle était la somme au crédit de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, sous le régime de la loi de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard? Quelle proportion de cette somme a été le produit de la contribution de l'Intercolonial, du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et des employés desdits chemins de fer respectivement?

[M. Verville.]

2. Quelle était, au 1er octobre 1912, la somme au crédit de cette caisse, et quelle somme a été versée dans cette caisse pendant la période écoulée entre le 1er octobre 1911 inclusivement et le 1er octobre 1912 exclusivement? Quelle proportion de la somme ainsi versée pendant les douze mois susdits a été contribuée par les voies ferrées susmentionnées et par les employés de ces chemins de fer respectivement? Pendant cette même période, quelles sommes ont été payées à même ladite caisse?

3. Quelle était, au 1er octobre 1913, la somme au crédit de cette caisse, et quelle somme a été versée pendant la période écoulée entre le 1er octobre 1912 inclusivement et le 1er octobre 1913 exclusivement? Quelle proportion de la somme ainsi versée pendant ces douze mois, a été contribuée par les voies susmentionnées et par les employés de ces chemins de fer respectivement? Pendant cette même période, quelles sommes ont été payées à même ladite caisse?

4. Quelle était, au 1er janvier 1914, la somme au crédit de cette caisse, et quelle somme a été versée entre le 1er octobre 1913, inclusivement, et le 1er janvier 1914, exclusivement? Quelle proportion de la somme ainsi versée, pendant cet espace de temps, a été contribuée par les voies susmentionnées et par les employés de ces chemins de fer respectivement? Pendant cette même période, quelles sommes ont été payées à même ladite caisse, sous le régime de la loi précitée?

5. Quelques mises à la retraite ont-elles eu lieu sous le régime de cette loi, depuis le 31 décembre 1913, ou ont-elles été décidées comme devant produire effet à une date rapprochée? S'il en est ainsi, qui sont les employés ainsi mis à la retraite ou devant être mis à la retraite, sous le régime de cette loi, quel était le poste occupé par chacun d'eux, où chacun d'eux était-il employé et résidait-il? Si telles mises à la retraite ont été ainsi effectuées ou décidées pour un avenir prochain, à quel déboursé sera tenue ladite caisse de prévoyance, s'il y a lieu?

6. Depuis le 1er janvier 1913 jusqu'à ce jour, des mises à la retraite ont-elles eu lieu ou ont-elles été décidées pour un avenir prochain, sous le régime de la susdite loi, sans que demande en ait été faite de la part des employés ainsi mis à la retraite ou dont la retraite a été déjà décidée? Dans l'affirmative, quels sont les noms et les adresses des employés, s'il en est, requis de demander leur mise à la retraite, sous le régime de ladite loi, bien que n'ayant pas fait de demande volontaire à cet effet?

M. COCHRANE:

1. (a) Le montant à l'actif de la caisse de prévoyance des employés du chemin de fer en question, conformément à la loi sur la caisse de prévoyance de ces employés, était, le 12 octobre 1911, de $286,008.11.

(b) De ce montant, $131,801.49 représentaient les dépôts des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, et $22,405.13 formaient l'intérêt et les remboursements.

2. (a) La somme portée au crédit de cette caisse était de $322,894.46 à la date du 12 octobre 1912.

(b) Le montant déposé à ladite caisse au cours du laps de temps écoulé d'octobre

1911 au 30 septembre 1912, a représenté $174,770.35, dont $82,612.45, contribués par les employés de ces deux chemins de fer, alors que $9,545.45 représentaient l'intérêt et les remboursements.

De ce total, $78,091.30 furent contribués par les employés de l'Intercolonial et $4,-521.15 par les employés du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

(c) Les remboursements, opérés au cours de ces douze mois, se sont chiffrés à la somme de $137,884.

3. (a) Le 12 octobre 1913, le montant porté au crédit des employés de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, à cette caisse de prévoyance, s'élevait à $364,068.16.

(b) Le montant acquitté à ladite caisse, du 1er octobre 1912 au 30 septembre 1913, fut de $196,698.

De ce montant, $87,955.77 furent fournis par les employés de l'Intercolonial et $4,-840.70 par les employés du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard; $11,103.06 représentaient l'intérêt et les remises.

(c) Au cours de ce laps de temps le montant acquitté à même ce fonds fut de $155,-524.30.

4. (a) Le 1er janvier 1914, le montant au crédit des employés de l'Intercolonial du 12 octobre au 31 décembre 1913, fut fut celui de $42,996.69.

(b) Le montant acquitté à la dite caisse, du 12 octobre au 31 décembre 1913, fut celui de $50,510.50.

De ce dernier montant les employés de l'Intercolonial fournirent $23,871.46; ceux du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, $1,218.79 et $330 représentaient l'intérêt et les remboursements.

(c) Le montant acquitté à même le dit fonds, au cours du même laps de temps, fut de $42,996.69.

5. Non.

6. Non.

ACHATS DE BETAIL.

M. ROBB demande:

1. Au cours de l'année 1913, combien de moutons, et de quelle race, ont été achetés par le ministère de l'Agriculture, dans la province de Québec, pour les fermes ou pour l'élevage?
2. Quels sont le nom et l'adresse de chaque vendeur?
3. Quels sont le nom et l'adresse de chaque agent ou représentant par l'intermédiaire de qui l'achat a été effectué?
4. Quels ont été le plus haut et le plus bas prix payés?
5. Une commission a-t-elle été payée sur l'achat ou pour l'examen? Dans l'affirmative, à qui et quel a été le chiffre de cette commission?

M. BURRELL:

1. 13 moutons des races suivantes se sont trouvés compris dans l'achat d'animaux de race fait par le ministère de l'Agriculture, dans la province de Québec, au cours de l'année 1913: cheviot leicester, oxford-down, shropshire et south-down.

2. Les adresses et les noms des vendeurs sont ceux de Guy Carr, Station Compton, P.Q.; de J. H. M. Parker, Lennoxville, P.Q.; d'Albert C. Ralfe, Lime Ridge (P.Q.), et de H. C. Bailey, Birchton (P.Q.).

3. L'adresse et les noms des représentants qui font ces achats sont ceux de J. A. McClarey, de Hillshurst (P.Q.).

4. Le plus haut prix payé fut $25; le plus bas fut $10.

5. L'achat fut fait par un fonctionnaire attaché à la division du bétail sur pied et l'on n'a payé aucune commission.

M. ROBB demande:

1. Au cours de l'année 1913, combien de bestiaux, et de quelle race, ont été achetés par le ministère de l'Agriculture, dans la province de Québec, pour les fermes ou pour l'élevage?
2. Quels sont le nom et l'adresse de chaque vendeur?
3. Quels sont le nom et l'adresse de chaque agent ou représentant par l'intermédiaire de qui l'achat a été effectué?
4. Quels ont été le plus haut et le plus bas prix payés?
5. Une commission a-t-elle été payée sur l'achat ou pour l'examen? Dans l'affirmative, à qui et quel en a été le chiffre?

M. BURRELL:

1. Le département de l'Agriculture n'a pas acheté dans la province de Québec, de bétail pour la ferme ou pour l'élevage, au cours de l'année 1913.

2, 3, 4 et 5. Tenir compte de la réponse faite à la première partie de la question.

M. ROBB demande:

1. Au cours de l'année 1913, combien de chevaux et de quelle race ont été achetés par le ministère de l'Agriculture, dans la province de Québec, pour les fermes ou pour l'élevage?
2. Quels sont les nom et le domicile de chaque vendeur?
3. Quels sont les nom et le domicile de chaque agent ou représentant par l'intermédiaire de qui l'achat a été effectué?
4. Quels ont été le plus haut et le plus bas prix payés?
5. Une commission a-t-elle été payée sur l'achat ou pour l'examen? Dans l'affirmative, à qui et quel en a été le chiffre?

M. BURRELL:

1. La division des stations agronomiques du ministère de l'Agriculture a acheté 5 chevaux canadiens, dans la province de Québec, au cours de l'année 1913. Deux chevaux, un percheron et un clydesdale, ont été achetés pour le ministère de l'Agricul-

ture, dans la province de Québec, par la division du bétail sur pied, au cours de l'année 1913.

2. Voici les noms et le domicile de ceux qui ont vendu les chevaux achetés par cette division du département de l'Agriculture: Eugène Bernier, Sainte-Anne-de-la-Pocatière (P.Q.); L. P. Sylvestre, Saint-Théodore d'Acton, comté de Bagot (P.Q.); Jos. Roche, Sainte-Elizabeth, comté de Joliette (P.Q.); Pierre Lavallée, Saint-Norbert, comté de Berthier (P.Q.). Les noms et le domicile des vendeurs des chevaux achetés par la division chargée du bétail sur pied sont les suivants: Sam. Campbell, Cookshire (P.Q.); et N. S. Ingram, Hillhurst (P.Q.).

3. Le nom et le domicile de l'agent ou du représentant qui a acheté pour cette division des stations agronomiques est celui de P. Sylvestre, de Saint-Théodore d'Acton, comté de Bagot (P.Q.), qui a acheté une jument. La balance de ces animaux de race fut achetée par un représentant de la division des stations agronomiques. On indique le nom de J. A. McClarey comme étant celui de l'agent qui a acheté les chevaux en question pour la division du bétail sur pied.

4. Dans le cas de la division des stations agronomiques, le plus haut prix payé fut $800 et le plus bas, $400.

5. On n'a pas payé de commission.

M. ROBB demande:

1. Combien de porcs, et de quelle race, ont été achetés par le ministère de l'Agriculture, dans la province de Québec, pour fins de reproduction, en 1913?

2. Quels sont les nom et le domicile de chaque vendeur?

3. Quels sont les nom et le domicile de l'agent ou représentant qui a fait l'achat?

4. Quels ont été le plus haut et le plus bas prix payés?

5. Une commission a-t-elle été payée pour l'achat ou l'examen des animaux? Dans l'affirmative, à qui et quel est le montant payé?

M. BURRELL:

1. Le ministère de l'Agriculture a acheté, dans la province de Québec, 5 porcs Yorkshire et Chester White, au cours de l'année 1913.

2. Voici les noms et le domicile de chaque vendeur: J. A. McClarey, Hillhurst, (P.Q.); J. T. Owens, Stonefield (P.Q.), et A. B. Waldron, Coaticook (P.Q.).

3. Le nom et le domicile du représentant qui a fait ces achats sont J. A. McClarey, Hillhurst (P.Q.).

4. Le plus haut prix payé fut $20; le plus bas, $20.

[M. Burrell.]

5. L'achat fut opéré par un représentant de la division du bétail sur pied et l'on n'a payé aucune commission.

LA PECHE AU CHALUTIER A VAPEUR PRES DU LITTORAL DE L'ATLANTIQUE.

M. SINCLAIR demande:

1. Depuis la dernière session du Parlement le Gouvernement a-t-il pris quelque mesure en vue d'interdire la pêche au chalutier à vapeur le long du littoral de l'Atlantique au Canada?

2. Des trailleurs à vapeur étrangers, non munis de permis de pêche et non autorisés par traité ou convention alors en vigueur, ont-ils acheté du charbon ou des provisions dans un port quelconque du Canada depuis la mise en vigueur du chapitre 14 des Statuts de 1913? Si la chose a eu lieu, quels sont les noms de ces trailleurs?

3. (a) Des voiliers de pêche étrangers, non munis d'un permis temporaire, ont-ils acheté de la boitte ou d'autres provisions en un port quelconque du Canada depuis l'adoption du dit chapitre 14? (b) Dans l'affirmative, a-t-on intenté des poursuites?

M. HAZEN:

1. Grâce à la surveillance que l'on a exercée depuis, on n'a pas eu de raison légitime de se plaindre de la pêche de ces navires dans nos eaux.

2. Non.

3. (a) Oui; (b) Non.

SALAIRES DES OUVRIERS DE L'INTERCOLONAL.

M. BOULAY demande:

Quel est le salaire des hommes sur les trains d'ouvriers au Nouveau-Brunswick et dans la Nouvelle-Ecosse?

M. COCHRANE: Le salaire des hommes sur les trains d'ouvriers de l'Intercolonial au Nouveau-Brunswick et dans la Nouvelle-Ecosse est de $1.50 à $1.80 par jour; il varie selon les endroits et les saisons de l'année. Mais les ouvriers touchent invariablement le salaire qui prévaut là où ils sont employés.

NOMINATIONS DANS LE SERVICE DE L'INTERCOLONIAL.

M. BOULAY demande:

1. Quels sont les noms des employés de l'Intercolonial qui ont été nommés chefs de bureaux, surintendants ou appelés à des postes supérieurs depuis le 21 septembre 1911?

2. Quel est le traitement de chacun de ces employés?

3. Quelle était leur position et où demeuraient-ils avant d'être nommés à ces divers emplois?

4. Combien y a-t-il d'employés de langue française dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton et quels sont leurs appointements respectifs?

M. COCHRANE:

Nom.	Titre.	Appointements.	Position antérieure.
		$ c.	
W. B. Mackenzie	Chef du service des expropriations	333 33	Ingénieur principal
T. C. Burpee	Ingénieur directeur	333 33	Ingénieur de la voie.
Fred. Condon	Ingénieur dirigeant	150 00	Ingénieur régional.
Hugh Jardine	"	150 00	"
C. W. Archibald	Inspecteur de la voie	150 00	"
H. H. Melançon	Chef du service des voyageurs	250 00	Sous-chef du serv. des voyag.
D. M. Condon	Dir. régional du serv. des voyag.	150 00	Chef de bur. du serv. des voyag.
Donald McDonald	" "	225 00	Inspecteur divisionnaire.
W. T. Huggin	" "	166 66	Comptable et inspecteur de compt., I.P.-E.
E. Tiffin	Chef de la division de l'Ouest	175 00	Chef de l'exploitatien.
S. G. Tiffin	Directeur divisionnaire du service des marchandises	175 00	Agent général.
H. H. Schaeffer	" "	175 00	Dir. div. du serv. des marchand.
A. E. Wilkinson	" "	175 00	Chef de bur. du serv. "
A. McDonald	" "	140 00	Chef du bureau, dir. général.
Geo. Fernley	Agent de commerce	135 00	Agent du service commercial.
R. Colclough	Chef d'exploitat. divisionnaire	233 33	Adj. du ch. d'expl. divisionn.
E. L. Desjardins	Sous-chef de division	175 00	Chef du mouvement.
W. R. Fitzmaurice	" "	175 00	Chef de gare.
R. S. Richardson	" "	175 00	Directeur des manœuvres.
L. S. Brown	Chef divisionnaire	225 00	Sous-chef divisionnaire.
W. A. Fitch	Sous-chef de division	175 00	Directenr du mouvement.
W. B. Fleming	" "	175 00	" "
F. X. Halle	Chef du service de la construction et des ponts	130 00	Contremaître des charpentiers.
E. Savage	"	130 00	" "
D. A. Seamam	"	130 00	" "
W. P. Mills	"	130 00	Insp. de la voie
A. B. Gorham	Inspecteur de la voie	130 00	Contremaître.
Jas. Hamilton	"	130 00	"
Geo. Cooper	"	130 00	"
H. Spinney	"	130 00	"
A. E. Wellwood	"	130 00	Inspecteur.
J. C. Fullmore	"	130 00	Contremaître.
W. E. Barees	Chef d'atelier	160 00	Chef d'atelier.
W. U. Appleton	Direct. gén. des ateliers	300 00	Sous-chef de la traction.
H. W. Sharpe	Chef d'atelier	160 00	Chef intérimaire du service des ateliers.
H. W. MacKenzie	" "	160 00	Contremaître du service des ateliers.
T. W. Hennessey	" "	160 00	Mécanicien.
Jos. Graham	Dir. des usines de locom	150 00	Contremaître de la construction
A. B. MacDonald	Insp. en chef du matériel roul.	150 00	" du mat. roulant.

ELEVAGE DES CHEVAUX.

M. ROBB demande:

Le Gouvernement se propose-t-il de continuer cette année le paiement de la prime pour chevaux de pur sang?

M. BURRELL: Le Gouvernement a mis à l'étude la question de savoir de quelle manière il conviendrait de favoriser l'élevage des chevaux, y compris ceux de pur sang.

L'EMPLACEMENT DU BUREAU DE POSTE DE BASSANO.

M. BUCHANAN demande:

1. A-t-il été fait don au Gouvernement d'un terrain devant servir d'emplacement sur un bureau de poste dans la ville de Bassano (Alberta? Dans l'affirmative, quel est le donateur, et où le terrain est-il situé?

2. Pour quelle raison le Gouvernement n'a-t-il pas, comme en le prétend, tenu la promesse qu'il avait faite de construire ce bureau de poste l'an dernier?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de commencer la construction de ce bureau de poste le printemps prochain?

M. REID:

1. (a) Oui; (b) la ville, et le terrain se trouve à l'angle de la 3e avenue et de la 3e rue.

2. Il a fallu un certain temps pour obtenir des titres parfaits, se renseigner sur l'espace nécessaire aux divers services, faire tracer un plan, dresser un cahier des charges et faire un appel de soumissions, en vue de l'adjudication de l'entreprise.

3. Oui.

LE MOUVEMENT DU GRAIN.

M. DEVLIN demande:

Quelle quantité de grain a été expédiée par voie des lacs, de Fort-William et de Port-Arthur, en 1911, 1912 et 1913?

M. FOSTER : En 1911, 95,182,011 boisseaux; en 1912, 135,545,946 boisseaux, et 187,168,088 en 1913.

LA SOCIETE DE COLONISATION DE MONTREAL.

M. PROULX demande:

1. Quel est le chiffre de l'octroi accordé par le Gouvernement à la Société de colonisation de Montréal?
2. Quand l'octroi a-t-il été remis à la société?
3. Une partie de cet octroi a-t-elle été employée pour frais de voyage des membres de cette société?
4. Comment cet argent a-t-il été dépensé?

M. ROCHE :

1. La Société générale de colonisation et de rapatriement de la province de Québec, de Montréal, a reçu du Gouvernement fédéral, pour l'exercice 1913-1914, une subvention de $4,000.
2. Le 12 août 1913.
3. Oui.
4. A envoyer des représentants de la Société en France et en Belgique dans l'intérêt de l'immigration au Canada.

INCURSIONS DES FENIANS.

M. MICHAUD demande:

1. Quel était le nombre total d'hommes, de femmes et d'enfants en Canada à l'époque des incursions des fénians?
2. Quel était le nombre total, par province, d'hommes en état de porter les armes à la dite époque?

M. FOSTER :

1. 3,288,161. Cette évaluation pour 1866 est basée sur la proportion de l'augmentation de la population dans les quatre provinces d'Ontario, Québec, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick qu'accuse le recensement de 1871 par rapport à celui de 1861.
2. 861,164, savoir: Ontario, 404,179; Québec, 293,082; Nouvelle-Ecosse, 92,871; Nouveau-Brunswick, 71,032.

NOMINATIONS DANS LE PERSONNEL DES DOUANES.

M. KYTE demande :

1. Combien y a-t-il eu de nominations au service extérieur des douanes depuis septembre 1911?
2. Combien de personnes ainsi nommées ont été transférées au service intérieur sans avoir passé l'examen du service civil?
3. Quels sont les noms et les appointements de chacune de ces personnes?

[M. Reid.]

M. REID :

1. 768.
2 et 3. Aucune.

LE GARDIEN DU PHARE DE SAINT-ESPRIT.

M. KYTE demande :

1. Quand Alex. W. Finlayson, gardien du phare sur l'île Saint-Esprit, comté de Richmond (N.-E.), a-t-il démissionné?
2. Un autre gardien a-t-il été nommé?
3. Qui a présentement la garde du phare?

M. HAZEN :

1. Par lettre en date du 21 novembre 1913.
2. Non.
3. M. Alex. Ferguson.

LES ELEVATEURS REGIONAUX DE L'ALBERTA.

M. BUCHANAN demande :

1. Combien doit-il être construit d'élévateurs régionaux dans l'Alberta?
2. A quels endroits les établira-t-on?
3. Quand doit-on en commencer la construction?

M. FOSTER :

1. Au cours de 1914, il sera construit un élévateur dans l'Alberta.
2. A Calgary.
3. Dès que tout ce qui se rapporte à l'emplacement sera réglé, on se préparera à construire.

RECETTE DU REVENU DE L'INTERIEUR A HULL.

M. DEVLIN demande :

1. Quelles sont les recettes du bureau du revenu de l'intérieur à Hull?
2. Le Gouvernement se propose-t-il d'ériger un édifice pour les bureaux de l'accise à Hull?

M. NANTEL:

1. Pendant l'exercice clos le 31 mars 1913, elles ont été de $1,098.12; pendant les neuf mois précédant le 31 décembre 1913, elles ont été de $786.63; en tout, $1,884.75.
2. Le département du Revenu de l'intérieur n'a pas entendu parler de la construction d'un édifice à Hull, et il n'a pas reçu de demande à cette fin.

SERRURES POUR SACS A DEPECHES.

*M. LEMIEUX demande:

1. Combien le département des Postes a-t-il acheté de nouvelles serrures pour sacs à dépêches, brevetées sous le n° 15043, depuis le 19 de mars 1913?
2. Quel prix a-t-il été payé par serrure?
3. Quel est le nom de la maison qui a vendu ces serrures?

M. PELLETIER:

1. Aucune.
2 et 3. Répondu sous le n° 1.

REVOCATION D'UN DOUANIER A TROIS-RIVIERES.

M. BUREAU demande:

Le ministre des Douanes, ou quelqu'un de ses subalternes, a-t-il donné ordre d'avertir Isaïe Dufresne, douanier à Trois-Rivières, que ses services ne seraient plus requis après le 1er de février 1914, mais que, s'il démissionnait le 15 de janvier 1914, ou plus tôt, il recevrait une gratification de trois mois d'appointements jusqu'au 1er mai 1914 sous la forme d'un congé?

2. Cet ordre était-il couché par écrit? Dans l'affirmative, qui l'avait signé et à la demande de qui avait-il été signé?

3. Quelqu'un a-t-il proposé un remplaçant? Dans l'affirmative, qui a été proposé et qui a proposé ce remplaçant?

M. J. D. REID:

1. Aucun ordre n'a été donné d'avertir Isaïe Dufresne, douanier à Trois-Rivières, que le département se priverait de ses services après le 1er février. Le percepteur des douanes à Trois-Rivières a laissé entendre à M. Dufresne que, s'il offrait sa démission, on examinerait s'il y a lieu de lui accorder un congé de trois mois jusqu'au 1er mai 1914, tout en lui payant ses appointements.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Il n'y a aux archives aucune correspondance officielle concernant le remplaçant de M. Dufresne.

BULLETIN DU COMMERCE.

M. McCRANEY demande:

Quelles personnes, dans le district électoral de Saskatoon, reçoivent le bulletin du département du Commerce?

M. FOSTER: Cahill et Telford; la Chambre de commerce; le professeur H. Culter, de l'université de Saskatchewan; Dominion Sales Corporation; Vernon Grant; Kilbert Bros; The Saskatoon Forwarding and Storage Co.; Dr Edmund H. Oliver, de l'université de Saskatoon; J. Hollis Yates.

LE BATEAU A VAPEUR "ALERT."

M. E. M. MACDONALD: Monsieur l'Orateur, j'ose appeler l'attention du ministre des Douanes sur une dépêche que j'ai reçue d'un homme de confiance d'Halifax. La voici:

Une dépêche de North-Sydney dit que le "Alert" a de nouveau levé l'ancre hier pour se rendre à North-Victoria, ayant à son bord R. H. Butts et H. D. Maclean et deux autres agents électoraux.

Vu le débat de l'autre soir, l'assurance donnée par le ministre et le fait dévoilé à la Chambre—que le steamer n'a pas à aller au nord pour le service de la douane—le ministre ne télégraphira-t-il pas aux autorités de Sydney pour leur ordonner de ne pas laisser le bateau retourner vers le nord dans les circonstances et pour s'assurer s'il est vrai que ces personnes étaient à bord pendant le voyage d'hier.

L'hon. M. REID (ministre des Douanes): J'ai demandé au chef des douaniers pourquoi ce bateau s'est rendu à Neil's-Harbour le jour où la discussion a eu lieu. Pour votre gouverne, je lirai le mémoire qui m'a été transmis et qui démontre pourquoi le bateau a fait le premier voyage à Neil's-Harbour. Voici:

Le 20 décembre dernier, le douanier Young a télégraphié de North-Sydney que la goélette américaine "Laverna" avait fait la pêche à moins de trois milles de Neil's-Harbour, que le percepteur des douanes avait les déclarations sous serment de trois pêcheurs à cet effet, et qu'il envoyait le garde-côte "Alert" pour s'enquérir des faits. Le même jour, le douanier Young a transmis deux notes explicatives. La nouvelle contenue dans ce télégramme a été communiquée au sous-ministre des Affaires navales pour qu'il prête l'attention nécessaire. Dans l'intervalle, le douanier Young reçut ordre le 22 décembre de transmettre des copies des déclarations sous serment signées par les pêcheurs.

Le 27 décembre, copie du rapport du douanier Young, daté du 20 décembre, ainsi que copie de la lettre du douanier de Neil's-Harbour et des déclarations sous serment des pêcheurs, a été transmis au sous-ministre des Affaires navales pour compléter ses renseignements.

Le 15, le sous-ministre des Affaires navales écrivit pour transmettre un extrait du dossier et demander d'autres détails. Le 16 de janvier, une copie de l'extrait fut transmise à M. Young.

M. E. M. MACDONALD: Cela n'a pas trait à la contrebande.

M. REID: Je veux établir pourquoi le dossier s'est rendu là-bas. Le 20 janvier, il répondait qu'il envoyait l' " Alert " pour recueillir tous les renseignements possible, et le 23 de janvier, Young recevait l'ordre d'envoyer le steamer à Neil's-Harbour, dès que le temps le permettrait, afin d'obtenir un supplément de renseignements. Le 23 janvier, par un temps défavorable, le steamer " Alert " se rendit jusqu'à Ingonish et arriva à Neil's-Harbour le 26, mais la mer était trop grosse pour permettre au bateau de rester là afin de recueillir les renseignements nécessaires, il revint à North-Sydney attendre un temps plus propice. C'est à ce moment-là qu'il reçut ces messieurs à bord et le douanier Young a fait rapport que le bateau a pris à bord deux barils de farine et une caisse. Il est peu probable qu'il n'y eut que du whiskey dans les barils de farine.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. REID: Je puis dire que, le 4 février, j'ai fait télégraphier à M. Young par le chef des douaniers:

Où se trouve l'"Alert"? Ne lui permettez pas de prendre en aucun temps d'autres passagers ou d'autres marchandises à moins de recevoir des ordres d'Ottawa.

J'ai aujourd'hui reçu cette dépêche en réponse:

L'"Alert" est parti d'ici cet après-midi pour se rendre à Neil's-Harbour en passant par Ingonish. Il a pris nombre de passagers avec leurs bagages, l'"Aspy", le bateau qui dessert régulièrement cette route, est en réparation. Le capitaine a instruction d'obtenir tous les renseignements qu'il pourra concernant la goélette "L'Averna".

J'ai cru qu'en acceptant du bagage, le capitaine excédait ses pouvoirs, vu les ordres qui avaient été transmis. Par conséquent, je donnai des instructions au chef des douaniers et fis envoyer les dépêches suivantes:

Angus Young,
Douanier, North-Sydney (N.-E).
Vous êtes averti que vous êtes suspendu de vos fonctions.
(Signé): W. F. Wilson,
Chef des douaniers.

L'autre dépêche, adressée à M. W. N. McDonald, était ainsi conçue:

Il est ordonné à l'"Alert" de désarmer dès aujourd'hui.
(Signé): W. F. Wilson,
Chef des douaniers.

Je crois donc que le département des Douanes a fait tout ce qu'il pouvait faire. Je le répète, nous n'avons pas eu connaissance de l'affaire dès le commencement.

M. E. M. MACDONALD: Le ministre s'est assuré qu'il ne servait de rien d'envoyer l'"Alert" au nord pour prévenir la contrebande. On n'a pas prétendu qu'il y avait des contrebandiers.

M. REID: J'ai dit l'autre jour que je supposais que c'était là la raison; mais après avoir obtenu les documents du chef des douaniers, je constate que la raison était qu'une goélette avait fait la pêche à moins de trois milles du rivage.

M. E. M. MACDONALD: Et non à cause de la contrebande du 20 décembre dernier.

LA RESERVE INDIENNE DE SAINT-PIERRE.

L'hon. FRANK OLIVER: Je désire signaler au ministre de l'Intérieur un entrefilet paru dans les journaux de ce matin, annonçant que l'ordre avait été transmis à Winnipeg d'intenter une poursuite devant les tribunaux pour faire annuler la vente de la réserve indienne de Saint-Pierre. Je serais bien aise que le ministre donnât à la Chambre un bref exposé des motifs de cette conduite et de l'objet qu'il veut atteindre.

L'hon. W. J. ROCHE (ministre de l'Intérieur): En réponse, je puis dire que cette question a été souvent débattue. L'honorable député (M. Oliver) le sait, elle a occupé le Parlement du temps qu'il était ministre et la validité de la rétrocession a été mise en doute en ce moment-là. Le gouvernement du Manitoba a nommé une commission d'enquête sur les circonstances de la vente de la réserve indienne de Saint-Pierre. Le rapport de la majorité a déclaré que la rétrocession était illégale, et cela pour plusieurs raisons. Un membre de la commission, M. le juge Myers, qui n'était pas d'accord avec ses collègues, présenta un rapport de la minorité. Vu le rapport de la majorité, le directeur de l'enregistrement de la province de Manitoba a refusé d'inscrire les titres des terres vendues. Des délégués sont venus me trouver avant les vacances de Noël pour me prier de hâter le règlement de cette affaire. Après avoir pris l'avis de mes collègues, surtout celui du ministre de la Justice, nous avons cru devoir intenter une action devant les tribunaux du Manitoba afin de nous assurer si la rétrocession était valide. Le procès est aux soins du ministre de la Justice. L'article dont parle l'honorable député est exact en substance.

M. OLIVER: Puis-je savoir en quoi consiste la poursuite du Gouvernement. Contre qui est-elle dirigée?

M. ROCHE: Cette question est plutôt du ressort de mon collègue le ministre de la Justice, mais je puis dire que le but est de découvrir si la rétrocession qui a été exécutée en cette circonstance était une rétrocession valable en droit. Vu que la commission royale l'a déclarée illégale, nous avons cru devoir en soumettre la validité aux tribunaux du Manitoba, afin d'avoir un jugement final.

M. OLIVER: Le département attaque-t-il ou défend-il la rétrocession?

Sir WILFDID LAURIER: Puis-je demander quelle est la nature du litige?

M. l'ORATEUR: Il serait peut-être plus régulier de donner avis de ces questions et les inscrire au Feuilleton. Le ministre aurait alors le temps de formuler sa réponse.

L'hon. C. J. DOHERTY: Je n'ai aucune objection à répondre à la question maintenant. Nous demandons que la rétrocession soit déclarée nulle pour plusieurs rai-

sons; dont quelques-unes sont que les formalités réquises par la loi n'ont pas été remplies, et d'autres portent sur la manière dont la rétrocession a été obtenue. Le but est de faire déclarer la nullité de la transaction.

Sir WILFRID LAURIER: La cause est-elle prise par le procureur général du Canada?

M. DOHERTY: Oui.

M. A. K. MACLEAN: Devant la cour suprême du Canada?

M. DOHERTY: Nous voulons porter la cause devant les tribunaux du Manitoba, pour leur faire décider si la rétrocession a été faite suivant les formes de la loi, vu que la validité des titres des terrains qui pourront plus tard être vendus en dépend.

M. MURPHY: Pourquoi ne pas porter la cause devant la cour d'échiquier?

M. A. K. MACLEAN: Ou devant la cour suprême?

M. DOHERTY: Il est possible qu'il y ait appel devant la cour suprême de la décision des tribunaux du Manitoba, mais cette cour n'est pas celle devant laquelle une cause de ce genre peut être portée directement.

M. OLIVER: Puis-je demander au ministre de la Justice . . .

M. l'ORATEUR: Cette méthode de poser questions sur questions n'est certainement pas régulière et je crois que la meilleure manière serait de les inscrire au Feuilleton.

M. OLIVER: Je voulais demander au Gouvernement s'il serait assez bon de déposer, le plus tôt passible, sur le bureau de la Chambre, les pièces se rapportant à cette cause, et je désirerais savoir s'il me faudra faire une motion à cet effet.

M. ROCHE: L'honorable député ferait peut-être mieux de faire inscrire sa demande au Feuilleton, et alors nous saurons exactement ce qu'il veut avoir.

DEMANDES DE RAPPORTS ET DOCUMENTS.

M. GRAHAM: Puis-je demander au ministre des Chemins de fer et des Canaux si la commission des chemins de fer a rendu une décision au sujet des tarifs de transport de marchandises dans l'Ouest, et si aucune n'a été encore rendue, sait-il quand on l'aura?

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je ne pourrais pas dire. J'ai eu une conversation à ce sujet avec le président de la commission qui m'a dit que la question était encore à l'étude. J'espère que nous aurons une décision très prochainement, mais je ne puis donner de date exacte.

M. GRAHAM: Je voudrais demander aussi au ministre des Chemins de fer et des Canaux quand il s'attend d'avoir le rapport de la commission nommée pour faire une enquête sur la construction du Transcontinental.

M. COCHRANE: Je m'attendais à l'avoir cette semaine, mais nous ne l'aurons pas avant la semaine prochaine.

M. MURPHY: Les journaux le publiaient la semaine dernière.

M. GRAHAM: Je ne l'ai pas encore vu.

M. J. J. HUGHES: Monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre sur le fait que le 7 mai dernier la Chambre, sur ma demande, a ordonné le dépôt de certains papiers. On les a déposés l'autre jour, mais ils ne sont pas en conformité avec l'ordre de la Chambre. On me permettra peut-être de donner lecture de l'ordre:

Etat démontrant le coût total de la construction de l'embranchement du chemin de fer d'Elmira dans l'île du Prince-Edouard; la somme totale payée aux entrepreneurs Whitehead et frères; la somme totale dépensée par le Gouvernement après avoir reçu de ces derniers les travaux, avec le chiffre des gages payés chaque mois, les noms de ceux auxquels on les a payés et le genre de travail auquel ils étaient employés, ainsi que le taux des gages quotidiens; aussi la nature des matériaux employés, chaque espèce et sorte séparément avec le coût de chaque, de qui on les a achetés et quand, et les quantités qui n'ont pas été employées, s'il y en a.

Le rapport en la manière qu'il a été préparé n'est réellement d'aucune utilité. C'est un fouillis de chiffres que personne ne peut comprendre; l'addition même en est erronée. J'ai demandé un état démontrant la quantité de matériaux employés après que le Gouvernement eut enlevé les travaux des mains des entrepreneurs, de qui on les avait achetés, et les prix. Dans quelques cas on donne seulement les quantités sans les noms. Dans certains cas on mentionne un achat de 5 cents, et dans d'autres on inscrit des sommes considérables sous le titre "Dépenses diverses". L'état ne contient réellement aucun renseignement utile. Celui qui l'a dressé devrait savoir qu'il ne valait rien. Un commis dans une maison commerciale qui soumettrait un document de ce

genre au directeur général serait sévèrement réprimandé, et on devrait, je crois, réprimander ceux qui ont préparé cet état. Il vient de Moncton. N'y a-t-il pas ici à Ottawa un fonctionnaire auquel je pourrais m'adresser, et qui a le pouvoir d'enseigner aux commis à Moncton comment préparer ces états, et leur en donner l'ordre. S'il y a quelqu'un ici qui a ce pouvoir, je m'adresserai à lui.

M. COCHRANE: Je regrette que mon honorable ami ait ressenti autant de déplaisir en recevant ce rapport qu'il prétend ne pas donner un état exact des choses. Je n'en connais rien personnellement, bien que je pense qu'il a été préparé conformément à l'ordre. Je signalerai certainement la chose à ceux qui ont charge de ces affaires, et je leur communiquerai ce que mon honorable ami a dit.

M. HUGHES: Le ministre dit qu'il croit que l'état a été préparé conformément à l'ordre de la Chambre. Je lui soumettrai le document, et je suis certain qu'il sera convaincu qu'il n'est pas conforme à l'ordre de la Chambre.

M. MICHAEL CLARK: Monsieur l'Orateur, me sera-t-il permis de rappeler à l'honorable ministre des Postes que vers le milieu de la dernière session j'ai demandé les documents concernant la destitution de David Shontz, directeur de la poste à Didsbury, Alberta. Ces documents n'ont pas encore été déposés à ma connaissance. Je ne crois pas qu'ils soient bien difficiles à réunir. C'est la seule destitution à laquelle je m'intéresse, et je demanderai au ministre de vouloir bien faire faire préparer et déposer les papiers.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Je m'informerai, et si les papiers n'ont pas été envoyés, je les ferai déposer.

SERVICE DE MANDATS-POSTE A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. SINCLAIR: Je désirerais porter à votre attention la nécessité d'avoir un service de mandats-poste à la Chambre des communes. Je sais que l'administration de la Chambre des communes est entièrement sous la direction de Votre Honneur, et c'est pourquoi je m'adresse à vous, et non pas à l'honorable ministre des Postes. Il arrive souvent que des députés et des sénateurs ont besoin d'envoyer de petites sommes par la poste, et il est très malcommode d'être obligé d'aller au bureau de poste de la ville ou aux banques. Nous avons de bons messagers, mais il est difficile de faire changer et difficile aussi d'instruire les messagers dans ces affaires. Ce serait une grande commodité pour les membres de la Chambre des communes si un service de mandats-poste était établi au bureau de poste des Communes.

M. l'ORATEUR: J'ignore quels sont mes pouvoirs dans l'espèce, mais je vais tâcher de me renseigner en vue de me rendre, s'il est possible, aux vœux des membres de la députation.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Il a été convenu que la distribution des lettres pourrait se faire à la Chambre des communes, hors du contrôle de l'administration postale; mais celle-ci ne veut pas se dépouiller de ses attributions lorsqu'il s'agit d'envois de sommes d'argent. Nous pourrions nous entendre pour qu'un employé de notre administration postale fut présent ici pour satisfaire aux demandes de la députation sous ce rapport.

COMPTE RENDU DES DEBATS.

M. OLIVER : Je désire signaler à l'attention une affirmation, suivie de commentaires, qui a été publiée récemment dans le "Globe".

M. l'ORATEUR : Cela me paraît être en contrevention avec le règlement. Dans certains cas particuliers, les membres de la députation, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, ont le loisir de poser des questions ou de signaler certaines négligences dans la production de documents dont la Chambre a ordonné le dépôt, mais, à mon avis, il n'est pas loisible à un député de soulever question sur question, car cela gênerait l'expédition régulière de la besogne. Ce que j'en dis est dans l'espoir que les membres de la députation s'efforceront d'observer plus strictement le règlement de la Chambre et de faciliter l'expédition des affaires.

M. OLIVER: Je tiens à ne pas enfreindre le règlement de la Chambre, mais c'est ici une question qui intéresse la Chambre, et il me semble qu'il serait régulier de la soulever en tout temps. Le commentaire porte sur l'exactitude du compte rendu des débats; on prétend que certains mots, exprimant une idée très nette dont se serait

servi un des représentants de l'île du Prince-Edouard, ont été omis dans l'édition non revisée du hansard. Sûrement, c'est là une question qui mérite de retenir l'attention de la Chambre des communes.

Il est parfaitement entendu que le hansard, et surtout le hansard non revisé, doit être le compte rendu textuel de ce qui s'est passé à la Chambre. Si l'on s'est servi d'expressions malheureuses, on sera à même de les corriger dans l'édition revisée. Ne faisant pas partie du comité des débats, j'ignore quelle latitude on laisse aux membres à cet égard; mais si le hansard doit être autre chose que le compte rendu exact des expressions dont se servent les députés, lorsque ostensiblement elles traduisent les vues de leurs commettants, certes, il n'a pas l'utilité qu'on lui attribue généralement. Il n'est donc que convenable à mon avis que cette question soit portée à l'attention de la Chambre, pour qu'elle soit signalée aussi publiquement que possible à l'autorité quelconque chargée de la publication de ce compte rendu.

M. CARVELL: Quels sont les mots qui auraient été omis?

M. OLIVER: "Lançons-nous. Dépensons l'argent". Il se peut que l'honorable représentant de l'île du Prince-Edouard ne se soit pas servi de ces expressions.

M. HAZEN: Quelqu'un prétend-il qu'il s'en est servi?

M. OLIVER: Le "Globe" l'affirme. Son témoignage doit suffire pour nous engager à tirer l'affaire au clair. Si l'affirmation du "Globe" est inexacte, certes, elle doit être remise au point. Si, au contraire, elle est bien fondée, alors le compte rendu des débats devrait être modifié.

M. l'ORATEUR: On ne saurait entretenir la Chambre d'une publication ou d'un journal qui contredit une affirmation émanant d'un membre de la députation. Cependant, à mon avis, il est parfaitement régulier de signaler pareil fait pour que le personnel chargé de la publication de ce compte rendu soit mis au courant et nous renseigne sur le caractère textuel ou non du compte rendu de cette séance.

M. OLIVER: C'est ce que je désire.

Sir WILFRID LAURIER: La rumeur m'est parvenue que le député en question avait corrigé ce passage du hansard. S'il en est ainsi, la Chambre devrait en être informée, et le comité des débats devrait s'en occuper sur-le-champ.

M. l'ORATEUR: Je vais soumettre la question au comité des débats.

REJET D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES ELECTIONS FEDERALES.

M. BURNHAM (Peterborough-ouest) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 2) portant modification de la loi des élections fédérales.

—Monsieur l'Orateur, ce projet de loi n'est aucunement subversif; il propose de modifier la loi des élections fédérales, de manière à ce que la lettre en soit plus conforme à l'esprit. On voudra bien remarquer que, aux termes du paragraphe 2 de l'article 8 de la loi des élections fédérales, soit le chapitre 6 des S.R.C. de 1906, les listes fédérales sont calquées sur les listes provinciales, c'est-à-dire qu'on utilise les listes provinciales, et qu'on doit autant que possible s'y conformer et les suivre. Tel est, dans l'esprit du législateur, le cens électoral établi en matière d'élections au fédéral. Or l'article 96, qui a trait aux dépôts à faire dans les élections, est rédigé dans un esprit différent des autres dispositions de la loi; il exige un dépôt, indépendamment des dispositions prises par telle ou telle province à cet égard. Ce projet de loi tend à modifier cette disposition et à déclarer la loi des élections fédérales conforme à la loi provinciale sous ce rapport, comme elle l'est, ou est censée l'être, à tous autres égards. C'est-à-dire que dans une province où il n'est pas exigé de dépôt du candidat à l'assemblée provinciale, il ne sera pas exigé de dépôt du candidat au fédéral et *vice versa*.

En dépit des apparences, cette question est d'une grande importance, en principe, du moins, pour un grand nombre de personnes. Je reste dans les bornes de la stricte vérité quand je dis que les représentants de 100,000 ouvriers au Canada ont demandé l'adoption de cette réforme au moins. Je suis, en outre, en mesure de dire que de beaucoup le plus grand nombre des journaux du pays ont approuvé ce projet de modification. Le présent projet de loi est strictement en conformité de la loi des élections fédérales sous ce rapport; il tend à rendre, à cet égard du moins, la lettre de la loi plus conforme à son esprit qu'elle ne l'est aujourd'hui.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice) : Dans la circonstance présente, le Parlement n'est pas appelé à décider s'il y a lieu ou non d'exiger un dépôt du candidat à l'élection pour la Chambre fédérale. Ce qu'on nous propose, c'est de nous en rapporter à la décision quelconque des diverses provinces à ce sujet. Si je comprends bien, la prétention de l'honorable député est qu'en légiférant dans ce sens, nous nous mettrions en harmonie avec l'esprit général de la loi des élections fédérales, attendu que, sous le régime actuel, nous acceptons les listes électorales préparées sous l'empire de lois des provinces. A mon avis, les deux choses sont absolument distinctes. Je suis bien prêt à reconnaître que certains avantages découleraient d'un règlement de cette question par le Gouvernement; mais ce n'est pas ce qui me préoccupe pour le moment. De ce que, aux termes de notre loi, nous utilisons pour les élections fédérales les listes préparées par les diverses provinces, il ne s'ensuit pas que, sous peine d'être inconséquents, nous devions nous en tenir aux exigences des diverses lois provinciales en matière de candidature à leurs assemblées législatives.

Je ne pense pas qu'il soit désirable pour nous de laisser les différentes provinces régler cette matière selon le concept que leurs législatures pourraient avoir des qualités requises d'un candidat à une élection provinciale. Qu'il soit sage ou non d'exiger un dépôt il ne me semble pas opportun pour nous, lorsqu'il s'agit de décider ce qu'il faut exiger d'un candidat à cette Chambre, de laisser une province régler la chose d'une façon et l'autre d'une façon différente, selon qu'en décideront les législatures à l'égard de leurs propres candidats. Quant à moi, je crois que la Chambre agirait sagement en rejetant la proposition qui lui est présentement faite.

(La motion tendant à la 2e lecture du projet de loi est rejetée.)

DISCUSSION GENERALE DU BILL TENDANT A ABOLIR LES TITRES HONORIFIQUES.

M. BURNHAM (Peterborough-ouest) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 3), concernant l'abolition des titres honorifiques au Canada.

—Monsieur l'Orateur, en proposant la deuxième lecture de ce bill, appuyée par M. Lapointe, de Kamouraska, je saisis l'occasion pour faire remarquer qu'il y a deux aspects à cette question. Le premier est nécessairement le côté constitutionnel. Todd dans son traité sur le gouvernement parlementaire des colonies britanniques dit que le pouvoir de conférer des honneurs et des titres de noblesse est comme celui de gracier, une prérogative qui sort de l'ordinaire et qui a une nature exceptionnelle, mais que tout de même, comme toutes les fonctions de la royauté, qu'elles doivent être exercées avec le concours et sous la responsabilité de ministres. Le but que je me propose d'atteindre par ce bill n'est en aucune façon de déterminer ce que la royauté pourra conserver ou exercer de cette prérogative. Le bill n'a rapport qu'aux actes du peuple et de ses représentants. On peut en quelque sorte donner à ce bill la signification suivante. Les titres modernes sont tirés de noms qui originairement était donnés à ceux qui occupaient certaines charges ou remplissaient certaines fonctions. Dans le cours du temps, titulaires et fonctions disparurent ne laissant que leur nom en souvenir. Ces noms ont été adoptés par d'autres qui s'en firent un ornement, et petit à petit ils sont devenus des termes constituant des castes. Ils sont devenus le nom de ces castes. Or, se servir de noms pour créer des castes ou ordres, dans une démocratie, c'est une contradiction dans les termes et c'est, je l'affirme, contraire au désir et à l'esprit de la démocratie. Bien plus, c'est contraire à la science. Dans cet âge scientifique—peut-être me sera-t-il permis de qualifier ainsi l'époque où nous vivons—c'est se servir d'un terme absolument inapproprié, que de décorer quelqu'un du titre de "homo sapiens", lorsque...

(Applaudissements et rires à gauche.)

M. BURNHAM: Je savais que le moindre étalage de connaissances plairait aux députés de l'opposition et je suis heureux de constater que leur science du latin s'étend aussi loin. Je disais que c'est un terme inapproprié que d'appeler quelqu'un "homo sapiens", lorsque celui que l'on désigne ainsi peut n'être qu'un vorace convive de la crèche publique, ou, de fait, un membre de l'ordre des protozoaires, celui de tous les ordres dont les êtres sont les moins développés. Je dis, monsieur l'Orateur, que ce n'est pas scientifique et que c'est provoquer les protestations. Je ne prétends pas le moins du monde qu'il n'existe personne parmi ceux qui ont été titrés,—par exemple, si l'on me permet l'allusion, le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid

Laurier),—qui ne soit digne et même supérieurs aux titres les plus élevés; mais cela n'empêche qu'ils constituent une violation du principe et cela expose une démocratie au grave péril,—peu à craindre sous le Gouvernement actuel,—de glisser sur la pente du trafic des honneurs. Nous avons vu dernièrement, et les faits le démontreront, qu'un état de choses déplorable s'est constitué en Angleterre. Et ce n'est pas un simple canard télégraphique, mais un fait, —dénoncé par des membres du Parlement —qu'en Angleterre des représentants du peuple ont trafiqué des titres honorifiques. Cela porte atteinte, évidemment, et aux titres et au peuple lui-même. Nous savons, par notre expérience de chaque jour, que ces choses sont non seulement possibles mais probables. Quant à moi, je maintiens que le principe démocratique ne s'accommode pas des castes distinctes et par conséquent que c'est le violer et en même temps contrevenir à la volonté populaire que de les laisser s'implanter.

Si l'on admet généralement que la vertu est à elle-même sa propre récompense, il s'ensuit logiquement que tous ceux qui désirent une récompense manquent de la qualité requise pour l'obtenir. Je prétends qu'il devrait être laissé à tout homme et toute femme de parvenir au plus haut degré d'excellence et d'honneur sans subir la tyrannie de coutumes établies ou se soumettre aux exigences du Gouvernement.

Nous savons très bien que certains titres honorifiques ne peuvent pas être décemment décernés à des gens trop pauvres pour les accepter. De sorte que l'on en est arrivé à troquer les modestes vertus héroïques de la vie de chaque jour contre ce que j'appellerais, euphoniquement, des qualités plus reluisantes et plus resplendissantes. Je ne crois pas que ce soit une habitude qu'il faille laisser s'implanter, parce que s'il est une catégorie d'individus que nous aimerions à voir s'élever à un haut degré d'excellence, c'est précisément cette classe de gens qui par eux-même et par leur origine sont privés de richesses et d'occasions de s'élever. De ceux qui ont à leur disposition des moyens multiples, une grande fortune, de belles dispositions naturelles, une bonne santé, nous attendons beaucoup, et par conséquent, il n'est pas besoin de leur accorder de grandes récompenses. Mais ceux qui ont une mauvaise santé, peu ou point de fortune, qui vivent modestement, qui sont peut-être dans la gêne, ces gens, comme j'en connais un bon nombre, qui savent conformer leur existence à une conception élevée de la vertu, devraient recevoir nos encouragements qu'ils réclament. Ce sont eux que nous ne devrions pas oublier.

J'ajouterai simplement, monsieur l'Orateur, en guise de conclusion: quel que soit l'avantage que l'on puisse trouver à voir des représentants du peuple se décerner à eux-mêmes des honneurs ou se recommander eux-mêmes pour qu'on leur en octroie lorsque le spectacle nous est donné d'hommes, assez pleins d'estime pour eux-mêmes, pour s'épingler eux-mêmes sur la poitrine les insignes des ordres qui confèrent cet honneur, il nous faut nécessairement arriver à la conclusion qu'ils se sont grandement éloignés de la vertu fondamentale qui devrait être le mobile de toutes nos actions.

L'hon. GEORGE E. FOSTER (ministre du Commerce): J'espérais que mon honorable ami le ministre le la Justice assume la discussion du côté juridique de cette question sur lequel je ne suis peut-être pas aussi ferré que je devrais l'être. Mais à part l'aspect juridique, il y a, je pense, ce que nous pouvons appeler celui du sens commun, par opposition à l'aspect purement théorique. En ce qui concerne celui-ci, je ne vois pas quel but se propose d'atteindre mon honorable ami par l'article premier du bill, où je trouve les mots suivants:

> Tous les titres honorifiques ou honoraires crées par le Parlement ou par le Gouvernement du Canada.

Jusqu'à ce que j'aie lu ces lignes il ne m'était jamais venu à l'idée que le Gouvernement du Canada ou le Parlement canadien eussent jamais créé aucune de ces distinctions honorifiques que mon honorable ami veut sans doute atteindre par son bill. Il ne nous a pas dit à quoi il faisait allusion.

M. BURNHAM: Des distinctions honorifiques peuvent être créées en vertu de la loi de la Milice.

M. FOSTER: Je croyais que de nos jours elles étaient devenues tellement nombreuses qu'elles n'étaient plus du tout honorifiques et que par suite mon honorable ami ne pouvait les viser par son bill. Je comprends que pour un simple civil, sans défense comme moi et entouré de tous côtés de militaires, faire une pareille assertion, c'est montrer une hardiesse que je n'aurais pas commise, si j'y avais pensé d'avance. Cependant, nous ne pouvons retirer ce qui est inscrit aux débats, c'est une leçon que nous avons apprise aujourd'hui même.

Je n'ai que peu de choses à dire sur la question. L'honneur octroyé vient de la fontaine de tout honneur: du roi; et nous devons laisser au roi de décider lui-même le choix des personnes à qui il décernera des titres honorifiques. Je ne sache pas que ce Parlement, qui ne peut pas en être la source ni le dispensateur, qui ne peut être la source suprême d'où ils découlent, puisse avoir quoi que ce soit à dire à cet égard ou entreprenne de légiférer en la matière. C'est ma première objection contre l'adoption d'une loi de cette nature par ce Parlement. Quant à la démocratie et à ses exigences, et incidemment, quant à ce qui concerne le vieil adage: "La vertu trouve en elle-même sa récompense", quelle que soit la vénération professée à l'égard de la démocratie ou l'apparence démocratique qu'un homme ou un peuple veuille assumer, ceux d'entre nous qui n'en font pas un aussi grand étalage sont peut-être d'aussi réels et d'aussi vrai démocrates.

J'ai dans l'idée qu'il y a au fond de chaque individu un sentiment inné du fait que les hommes sont différents les uns des autres et qu'il existe des degrés dans l'excellence de chacun; que la considération provienne de l'opinion commune exprimée par la voix de la société dans laquelle un homme vit, ou qu'elle soit exprimée ou contenue dans un titre honorifique décerné par le roi lui-même, je ne crois pas que ce soit un mal qu'un homme soit ainsi estimé à sa valeur. Je crois que c'est l'aiguillon du meilleur encouragement. La vertu peut trouver sa propre récompense en soi-même, au fond de notre cœur, et de notre conscience, mais la récompense a plus de valeur pour l'homme quand elle a son reflet dans l'esprit et dans la pensée des voisins,—de ceux qui le connaissent,—par suite d'un titre qui la consacre.

Je soutiens que l'homme qui essaie de se bien conduire et de faire le bien est encouragé de toute façon à persister dans cette voie, s'il a l'honneur écrit ou non, de posséder l'estime de ceux qui le connaissent, et conséquemment de voir rendre pour ainsi dire un verdict à l'endroit de sa conduite. De la même manière, s'il est au service de l'Etat, et le sert, je ne sache pas que ce soit un mal ni pour l'Etat ni pour ce citoyen, si en reconnaissance de ses services on lui confère des honneurs. Et tandis que nous sommes sur ce sujet, nous devons tous admettre qu'il se peut quelquefois que les souverains se trompent lorsqu'ils s'agit de conférer des titres honorifiques; mais cela ne milite en rien contre le principe général et c'est sur ce principe-là que je base mon argumentation. Il y a des exceptions partout et l'on dit qu'elles servent généralement à prouver la règle; c'est ce qui arrive dans le cas que nous discutons à l'heure actuelle.

Une autre raison m'engage à combattre l'adoption de ce bill à ce moment-ci, c'est que certains de mes dignes amis de l'autre côté (la gauche) aspirant, je le sais, à voir le regard de celui qui confère ces honneurs dans leur direction et s'y poser pour un instant. Je ne veux donc pas manquer de générosité au point de déclarer par mon vote que ces honneurs ne devraient pas leur être conférés dans l'opinion des membres de ce Parlement. Cette façon d'agir, il me semble, ne serait pas juste à l'endroit de nos amis de l'opposition qui ont beaucoup de mérite. Quant à moi, et aux honorables députés ministériels, nous sommes des démocrates, et nous avons tellement peu d'aspirations en ce sens, que nous n'aurions pas d'objection à laisser passer ce bill. Mais, bien que j'aie traité en partie ce sujet dans une veine humoristique, je ne voudrais pas que l'on infère de là, qu'à mon sens, ce soit un mal que les regards de ceux qui occupent les situations les plus hautes se tournent de temps à autre vers les sujets du roi; que lorsque des actes sont accomplis pour le bénéfice du pays, par patriotisme et sont susceptibles d'une reconnaissance publique. C'est une excellente chose d'avoir dans ce pays des moyens de leur témoigner la reconnaissance publique; bien que je sois démocrate, à mon sens, une démocratie mitigée est encore ce qu'il y a de mieux à perpétuer, dans ce pays et dans cet empire dont nous sommes citoyens.

Quant au service public, je ne crois pas soulever beaucoup d'opposition en déclarant que généralement les plus grands services rendus au public dans l'empire ne le sont jamais pour des considérations d'émoluments ou de récompenses, si l'on tient compte de la situation ou des avantages financiers. J'irai plus loin; je prétends que les services publics, qui sont rendus sans espoir de recevoir des émoluments ou une récompense quelconque, sont les plus honnêtes, les plus purs et les plus efficaces que reçoive l'empire. Et je ne sache pas que ces grandes actions perdent de leur mérite, et qu'on ait moins de reconnaissance à l'endroit de ceux qui les ont accomplies, si l'on sent qu'après tout il existe une puissance

supérieure qui peut signaler une action d'éclat accomplie dans l'intérêt public, au moment opportun, la signaler par des honneurs et la livrer à l'admiration de l'empire tout entier; car c'est là, à mon sens, le but des titres honorifiques. S'il était prouvé que des titres auraient été conférés sans cause à des gens indignes d'un tel honneur, il n'y a pas un membre de cette Chambre qui voudrait donner son approbation à des pratiques de ce genre. Mais au point de vue de l'empire dont nous faisons partie, je maintiens que le principe est excellent. Il en est résulté beaucoup de bien dans le passé et j'estime qu'il en sera de même pour l'avenir. J'ai donc le regret de déclarer à mon honorable ami que ses arguments n'ont pu me convaincre que je devrais voter en faveur de son bill.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je regrette également d'avoir à déclarer au député de Peterborough (M. Burnham) que je ne puis donner mon appui à son bill, et je le regrette d'autant plus qu'il s'est montré on ne peut plus charmant à mon égard, au cours des remarques qu'il a prononcées en présentant cette mesure devant la Chambre. J'en éprouve d'autant plus de regret, que, dans une large mesure, je suis d'accord avec lui, quant au principe du bill. Il me semble que le bill, tel qu'il est rédigé, ne rend pas la pensée exacte le l'honorable député sur ce sujet. Si jamais les circonstances voulaient que cette Chambre en vint à la conviction qu'il ne devait plus y avoir de titres au Canada, ce n'est pas un bill qu'il faudrait pour régler la question, mais une recommandation ou une adresse à Sa Majesté le roi, puisque seul il a le pouvoir de conférer ces titres. A mon sens, si nous en arrivions à croire qu'il est de notre devoir de nous opposer à l'exercice de cette prérogative royale, il serait peu respectueux de le faire sous la forme d'un acte du Parlement.

Mon honorable ami déclare que les titres qui existent à l'heure actuelle jurent avec l'esprit de la démocratie moderne. Pour ma part, je suis presque de son avis. Les titres, qui sont actuellement portés dans ce pays et dans la mère patrie, sont tous des reliques de l'époque féodale en Grande-Bretagne. Je demande pardon à la Chambre de cette allusion, mais le titre que je porte moi-même est une relique de cette ancienne époque, et je doute que les titres semblables prennent jamais dans un pays démocratique comme l'est le Canada. J'admets avec mon honorable ami que ces titres ne sont pas d'accord avec l'esprit du siècle. C'est là un aspect de la question qui est digne d'attirer notre attention. Mais, en même temps, la couronne exerce cette prérogative depuis tant de siècles, et ces titres sont conférés à si bon escient, en général, qu'il est impossible, même dans une démocratie comme la nôtre, de s'opposer sérieusement à la manière dont on s'en sert.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Si je comprends bien, lorsque ces honneurs sont conférés en Angleterre, le premier ministre en exercice assume la responsabilité. Quand les titres sont conférés au Canada, le sont-ils de par l'avis et sous la responsabilité du premier ministre de ce pays, ou dans la négative, qui assume la responsabilité?

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas d'objection à répondre à la question de mon honorable ami. En Angleterre, si je comprends bien, c'est une coutume établi que le roi confère, chaque année, certains honneurs, lesquels sont d'abord soumis à l'approbation et du premier ministre et du chef de l'opposition. C'est ce qui arrive d'ordinaire tous les ans. On n'en est pas encore arrivé là en ce pays. Mais je n'ai aucune hésitation à déclarer que, dans mon humble opinion,—et c'est la position que j'ai toujours prise lorsque j'étais premier ministre,—c'est une prérogative de la couronne et non une question qui doit être couverte par la responsabilité ministérielle. Dans une affaire de ce genre, le Gouverneur en fonction, quel qu'il soit, représente la couronne, et alors il ne devrait pas prendre sur lui de faire aucune proposition à son souverain, sans avoir consulté au préalable son premier ministre; ce dernier à son tour doit consulter ses collègues du cabinet. Voilà ce que l'on devrait faire, mais je ne voudrais pas aller jusqu'à prétendre que la responsabilité ministérielle devrait être invoquée pour ces cas-là.

Dans mon humble opinion, ces questions ne sont pas suffisamment importantes pour invoquer la responsabilité ministérielle. C'est plutôt une affaire qui relève de la prérogative de la couronne.

M. W. F. MACLEAN: Les choses se passent d'une façon différente en Angleterre. Le premier ministre de la Grande-Bretagne assume la responsabilité, tandis que le ministère ne fait rien de la sorte ici, relativement à l'octroi de ces titres, si l'on en croit

les déclarations que vient de faire le très honorable chef de l'opposition.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois qu'en Angleterre aussi, à l'heure qu'il est, le souverain consulte généralement le premier ministre; mais il peut se produire des circonstances où le souverain croit utile d'exercer ses prérogatives, et dans ce cas, je doute fort qu'un premier ministre voudrait en faire une question de responsabilité ministérielle, ou provoquer une crise dans le cabinet à ce propos.

La question que vient de me poser l'honorable député est une autre preuve que ces titres sont démodés; ils ne conviennent plus à l'esprit de notre siècle. Il fut un temps où la couronne exerçait ses prérogatives en ces questions, sous sa seule responsabilité, et alors, jamais un ministre n'aurait songé à intervenir en quoi que ce soit. A mesure que les institutions démocratiques se sont développées même en Angleterre, le souverain a pris l'habitude de consulter ses ministres sur ces questions; mais je ne crois pas que les choses en soient arrivées au point qu'elles doivent être couvertes de la responsabilité ministérielle.

Dans notre siècle, même dans les démocraties, nous savons qu'il existe toujours une tendance à conférer ces honneurs et ces distinctions. Pour nous convaincre de la chose, nous n'avons qu'à traverser la frontière où, nous le savons, les titres ne sont pas conférés par le gouvernement, mais par la volonté populaire. Si je ne me trompe, dans la république française, la décoration de la légion d'honneur instituée par Napoléon en 1804, est plus convoitée à l'heure actuelle qu'elle ne le fut jamais sous le régime napoléonien; pour me servir des paroles de mon honorable ami, le ministre du Commerce, c'est une petite concession faite à la faiblesse humaine. Jusqu'à la fin des temps, les hommes seront hommes, je suppose. Mon honorable ami, le ministre du Commerce, a eu l'amabilité de déclarer qu'il ne voudrait pas priver de ces récompenses les membres de la loyale opposition de Sa Majesté. Je regrette de ne pouvoir lui renvoyer le compliment, car ces messieurs de la droite ne méritent pas de récompense. En tout cas, pour le présent, nous sommes contents. car, comme il l'a dit: la vertu porte en soi sa récompense, et nous n'en voulons pas d'autre.

(La motion demandant que le bill soit lu une 2e fois est rejetée.)

[M. W. F. Maclean.]

DISCUSSION GENERAL DU BILL PORTANT ABOLITION DE LA PEINE DE MORT.

M. ROBERT BICKERDIKE (Saint-Laurent, Montréal) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 4), ayant pour objet de modifier le Code criminel et tendant à abolir la peine capitale.

—Je voudrais, par ce bill, obtenir l'abolition de la peine de mort en ce pays et y substituer l'emprisonnement à vie. Je voudrais, en outre, faire décréter l'application de la peine du fouet dans certains cas.

Je crois que le temps est arrivé de régler cette question, et de la régler avec justice et honnêteté. Comme je l'ai dit en présentant ce projet de loi, la peine de mort a été une tache pour la chrétienté, une flétrissure pour la religion et un reproche à la nation civilisée qui l'a laissé mettre dans ses statuts. Si nous considérons pour un instant les conséquences de la peine capitale telle qu'elle est appliquée, non seulement ici, mais dans tous les pays du monde, nous voyons que, si un homme commet un meurtre et qu'il soit très riche, on le déclare fou et il sauve sa tête. S'il est assez riche, il peut employer des avocats en nombre suffisant pour qu'ils lui obtiennent une commutation; mais, s'il est pauvre, sans amis et sans influence, il va à l'échafaud. Cela me semble terrible d'appliquer ainsi la loi dans toute sa rigueur et de pendre un homme par le cou jusqu'à ce qu'il soit mort et que son âme passe dans l'éternité. L'Etat dit bien, il est vrai, que cet homme n'est pas fait pour vivre; mais, monsieur l'Orateur, si cet homme n'est pas fait pour vivre, l'Etat est-il prêt à dire qu'il est fait pour mourrir? L'Etat dit: Qu'on l'emmène! qu'on le pende! Il n'est pas fait pour ce monde-ci! Mais je demanderai à l'Etat: Etes-vous bien sûr qu'il soit fait pour l'autre monde. Quant à moi, je dis que l'homme qui n'est point fait pour la terre n'est point fait pour le ciel.

D'ailleurs, la peine capitale est contraire à la loi de Dieu. Dieu a dit dans ses commandements: Tu ne tueras point; et, d'après moi, ce commandement s'applique à l'Etat aussi bien qu'aux particuliers. Mais l'Etat répond que, sans doute Dieu ne l'a pas entendu ainsi, et, de ce commandement, il retranche la négation. La peine capitale devient alors, à mon sens, monsieur l'Orateur, rien moins qu'un meurtre légalisé. Ils sont assez nombreux, comme on le sait, ceux qui disent que la peine capitale a un effet préventif; mais il en

est d'autres, et parmi eux les plus estimés des hommes d'Etat anglais, y compris John Bright, qui sont d'avis contraire et assurent que la peine de mort n'a jamais été un empêchement au meurtre.

Dans un pays chrétien, rien de plus dégradant, à mon sens, que la peine capitale, et n'oublions pas que la société s'avilit elle-même en faisant à quelqu'un cet avilissement. C'est Dieu qui donne la vie, et lui seul a le droit de l'ôter. Nous n'avons moralement nul droit de détruire ce qu'il nous est impossible de rétablir. Ce n'est pas seulement le coupable que nous punissons, mais ses enfants jusqu'à la quatrième et à la cinquième génération que nous marquons du signe de Caïn. Je pourrais dire qu'à mon avis nul homme dans son bon sens ne commet le meurtre. De fait, ils sont fort nombreux les médecins les plus autorisés qui vous diront que tout meurtrier est fou au moment où il commet son acte. Cette vieille et barbare coutume de la peine de mort tend à disparaître rapidement dans tous les pays chrétiens. Personne de ceux qui, dans cette Chambre, croient en un Créateur n'osera voter la législation du meurtre par l'Etat. Qu'est-ce que fait l'Etat? Le Gouvernement fait avec le bourreau une convention par laquelle celui-ci s'engage, pour une certaine somme d'argent, à mener à l'échafaud un des nôtres, à jeter son corps à la tombe et son âme dans l'éternité. Est-il vraiment possible que le gouvernement d'un pays s'abaisse au point de conclure un marché dont l'objet et de lancer quelqu'un dans l'éternité moyennant une prime de trente pièces d'argent.

M. HENDERSON: Que dire du juge qui le condamne?

M. BICKERDIKE: Il y a, je le sais, diverses opinions relativement au crime. En Angleterre, le plus grand des crimes est le meurtre, pour lequel la pendaison est la pénalité. En Russie, on ne pend point pour meurtre, mais on pend pour des motifs politiques. Il en est encore aujourd'hui, je suppose, parmi nous au Canada qui se souviennent de certains jeunes gens pendus autrefois ici pour de prétendus crimes politiques. Si quelque membre de cette Chambre veut se donner la peine d'aller au cimetière catholique à Montréal, il y verra, gravés sur un splendide monument, les noms de plusieurs jeunes Canadiens que l'on a légalement tués à la suite des événements de 1837. Et ce n'est pas à Montréal ou à Québec seulement que ces choses se sont passées, mais aussi à Toronto, où deux des jeunes hommes les plus brillants que la province d'Ontario ait jamais produits, Matthews et Lount, disciples de Lyon Mackenzie, ont été condamnés à mort et pendus. C'a été un meurtre, et personne n'en doute, aujourd'hui surtout que les esprits sont plus éclairés. Il s'est alors produit dans le public des deux provinces une telle réaction que, de 1838 à 1858, nul gouvernement canadien n'a voulu laisser pendre un homme. Pas un seul cas de peine capitale appliqué au Canada pendant ces vingt ans, et l'on nous assure que cela a été dû pour beaucoup aux sentiments de la reine Victoria que les gouverneurs de ce pays ont respectés. Si nous avons pu pendant vingt ans nous passer de la peine capitale dans ce pays, pourquoi ne pas toujours nous en passer? Jamais le Canada n'a été plus paisible que pendant ces vingt années. Je demanderai à notre Parlement de bien vouloir essayer: l'espace de temps n'est pas bien long d'une session à l'autre, et nous ne courons aucun risque à tenter l'épreuve. Je vais vous signaler une douzaine de pays, peut-être dix-huit, où la peine capitale a été depuis longtemps abolie. Dans aucun cas la statistique n'a montré une recrudescence du crime, et, dans la plupart des cas, il est de fait que le nombre des crimes a diminué. Il y a des gens, je le sais, qui ne croient pas en l'existence d'un Créateur, qui ne croient pas à l'éternité de l'âme, et qui vous diront qu'il vaut mieux se défaire d'un meurtrier. A un point de vue purement terrestre, cela se peut; mais, je crois à une âme éternelle, comme je crois à un Créateur, et, pour ma part, jamais je ne permettrai qu'une âme soit lancée dans l'éternité par l'application d'une loi que j'aurai pu empêcher. Il peut se trouver des gens qui aient soif du sang humain au point de s'offenser de ce que je viens de dire; mais, s'il en est dans cette Chambre, je leur dirai; Que celui-là qui est sans péché lui jette la première pierre.

(1) La peine capitale déshumanise le public, de même que ceux qui ont à l'appliquer; elle tend par là à détruire toute notion du caractère sacré de la vie humaine.
(2) La peine capitale n'a pas un effet préventif, et certains criminels la redoutent moins qu'une condamnation aux travaux forcés pour la vie. Une forte proportion

des meurtres qui se commettent est due à des influences sur lesquelles aucun préventif ne prévaut, comme par exemple la boisson, la jalousie et le reste. (3) Par le fait de son irrévocabilité, la peine capitale est une mesure trop extrême; dans le cas d'un verdict erroné et d'une exécution de la sentence, la méprise ne peut plus se corriger. (4) Puisque la mort ou le rétablissement de la victime d'un meurtre tiennent en grande partie du hasard, la sentence relève d'un cas fortuit. Il est illogique de faire subir des peines différentes à celui-là dont le crime est resté le même. (5) Etant irrévocable, la peine de mort fait que les jurés se refusent à une déclaration de culpabilité, et elle conduit, sous le plus léger prétexte, à des pétitions sollicitant la clémence du ministre de la Justice et à des exceptions motivées par une prétendue insanité, toutes choses que réprouve l'intérêt de la justice. (6) Le châtiment doit tendre à réformer le coupable et non à venger la victime. (7) La peine capitale a déjà été abolie dans plusieurs contrées sans mauvais effets.

L'Etat agit à l'égard de l'assassin condamné comme s'il n'était pas apte à vivre; et je demanderai au ministère de la Justice du Canada s'il est bien sûr que cet homme soit prêt à mourir? Condamné à la mort, il est apparemment propre à subir toute sorte d'énormités. Au jour fixé pour l'exécution, le malheureux est conduit à l'échafaud, et, avec une hypocrisie révoltante, on lui récite la prière des morts. Il convient de ne pas oublier l'effet dégradant de pareilles scènes sur tous ceux qui y prennent part et sont payés pour le faire: le chapelain, les gardes, et, par dessus tout, le bourreau, qui gagne sa vie en ôtant aux autres la leur.

Dans plusieurs pays d'Europe, la peine capitale, bien que de fois à autres encore appliquée, disparaît peu à peu devant une remarquable expansion des sentiments humanitaires.

En Autriche, de 1870 à 1879, il y a eu huit cents condamnations à mort, et seize seulement ont été suivies d'exécution. Dans le même espace de temps, en Suède, sur trente-deux personnes condamnées, trois seulement ont été exécutées; au Danemark, une sur quatre-vingt-quatorze; en Bulgarie, sept sur deux cent quarante-neuf, et je dirai sans crainte de me tromper qu'avec les progrès de la civilisation et de l'idée chrétienne, il y a dans le monde entier une tendance à considérer la peine de mort comme indéfendable.

Nous croyons tous à une vie future, meilleure sous tous les rapports que la présente, et, cependant, nous faisons à cette vie future la triste faveur d'y précipiter, de la manière la plus avalissante, les âmes de ceux que nous tenons pour inaptes à vivre, et nous lançons ces âmes dans l'éternité avant l'heure marquée. Il y a dans cette phrase: " Que Dieu ait pitié de votre âme ", un flagrant abus des mots; elle implique que la miséricorde absente ici-bas peut être ou ne pas être exercée dans l'autre monde. Elle nie la responsabilité des hommes et elle implique, pour celui qui n'est pas apte à vivre dans ce monde-ci, son envoi au séjour de Dieu, comme si les rebuts de notre monde était assez bons pour l'autre.

Combien de gens ont été pendus sur des preuves de circonstances qui, par la suite, ont été reconnues fausses! Mais la vie s'en est allée, et impossible de la faire revenir. Nous avons eu à Montréal il y a quelques semaines un cas fort approchant d'un dénouement semblable, celui d'un pauvre Italien, reconnu innocent et libéré après cinq ans de pénitencier. A l'époque de sa condamnation, cet homme aurait pu être pendu. La chose ne saurait faire doute, on a pendu nombre d'innocents. Aussi s'empresse-t-on d'étouffer l'affaire. Ne vaut-il pas mieux de mettre en liberté quatre-vingt-dix-neuf coupables plutôt que de pendre un seul innocent?

Un des arguments formulés à l'appui de la peine capitale, c'est l'effet préventif de ce châtiment et son impression terrifiante sur les coupables.

La réplique à cet argument, c'est que le nombre des meurtres n'augmente pas dans les pays où l'on a aboli la peine capitale. Le peine de mort est un crime sanctionné par la loi; elle est injustifiable aux yeux de la morale. Tous ceux qui y participent, du juge au bourreau, se souillent de sang humain et ainsi en est-il de la nation qui tolère la chose.

Il n'y a pas recrudescence de crime dans les pays où l'on a aboli la peine de mort. Pourquoi en serait-il autrement au Canada? Les Canadiens, en règle générale, ont le respect et le culte de la loi.

Si l'on examine la question de la peine de mort dans son sens large, elle se présente à nous sous plusieurs angles. D'abord, quel effet a-t-elle sur le crime déjà commis? Elle ne remédie certes pas au crime. La chose est irrémédiable. Le geste est accompli et on ne peut plus rien faire pour la victime. On ne saurait remédier à un crime en en commettant un autre. Que la loi sanctionne, oui ou non, la chose, cela

[M. Bickerdike.]

ne justifie pas le principe sur lequel repose cette prétendue justice. En ce sens, la justice rétributive n'est que synonyme de vengeance. En lui imprimant pareil stigmate, nous abordons le véritable nœud de la question. Au point de vue moral, la société n'a pas plus le droit d'infliger pareil châtiment que le plus proche parent de la victime. La loi s'attribue ce droit, sous prétexte que le meurtrier doit avoir un procès marqué au coin de l'impartialité .

Jusqu'ici, il y a bien un semblant de justice dans les délibérations du tribunal; mais si le prévenu est déclaré coupable, le résultat est le même pour l'inculpé. La société venge donc la mort de la victime, au lieu de permettre à un seul individu de se faire justicier. Quant au criminel, nous n'avons fait autre chose que le tuer. Oeil pour œil, dent pour dent, vie pour vie: c'est la peine du talion. Sang pour sang, c'est le règlement de compte définitif. Le crime commis par le meurtrier est expié.

Au point de vue judiciaire et au sens strict du mot, le remède a été appliqué. Citons quelques-uns des pays où l'on a aboli la peine de mort, et cela invariablement avec de bons résultats. En Hollande, la peine capitale a été abolie en 1870; en Belgique, en 1863; en Roumanie, en 1864; en Portugal, en 1865. Dans la plupart des cantons de la Suisse, elle est abolie depuis 1874. Dans l'état du Michigan, cette abolition a eu lieu en 1846; au Rhode-Island, en 1852; au Wisconsin, en 1853; au Maine, en 1876 et au Kansas, en 1908. On a aboli la peine capitale au Michigan, état limitrophe de l'Ontario. Les citoyens d'Ontario ne le cèdent nullement en moralité à ceux du Michigan, et on y devrait aussi abolir la peine capitale.

Voici quelques extraits des lettres que j'ai reçues des secrétaires d'Etat des divers états de l'Union américaine:

Au Michigan, la peine de mort a été abolie en 1846 et la loi a reçu une modification substituant l'incarcération à perpétuité à la peine capitale. Au Michigan on est tellement satisfait de la loi sous sa teneur actuelle que personne ne s'aviserait même un instant de suggérer le rétablissement de la peine de mort, et je suis bien aise d'ajouter que, depuis quatre-vingt-trois ans, jamais la peine de mort n'a reçu d'application.

La situation, au Rhode-Island, est similaire à celle du Michigan. Ecoutons le secrétaire:

A la suite de bien des efforts et du travail consacrés à la cause par la Société des Amis (Society of Friends) mieux connu en Canada sous le nom de "Quakers", on tenta l'expérience et la peine capitale fut abolie au Rhode-Island, le 11 février 1852. L'épreuve a tellement répondu à l'attente que personne ne songerait à revenir aux jours où existait la peine capitale, et depuis soixante-un ans, il n'y a pas eu une seule exécution.

Voici partie de la lettre reçue du secrétaire d'Etat du Wisconsin:

La peine capitale fut abolie en 1853, et cela surtout à la demande des corps religieux de cet Etat sous l'impulsion des quakers. A notre avis, le nombre des crimes entraînant la peine de mort n'a pas augmenté; en réalité, nous en avons la certitude, il n'a pas augmenté, depuis l'abolition de la peine capitale. A notre sens, la peine capitale n'a pas d'effet primitif sur la commission des crimes entraînant peine de mort. Depuis l'abolition de la peine de mort dans cet état, il n'y a jamais eu et il n'existe pas actuellement de mouvement d'opinion en faveur de son rétablissement; en réalité, à notre avis, la législature n'a jamais été saisie d'un seul projet de loi tendant au rétablissement de la peine capitale. Les citoyens du Wisconsin sont d'avis que l'Etat ne doit pas donner la sanction législative à une exécution quelconque; car la simple légalisation de l'exécution dégage de toute responsabilité morale le fonctionnaire du département de la Justice ou le bourreau, et produit un funeste effet sur l'Etat. Chaque fois qu'a lieu une exécution, elle produit un funeste effet sur le peuple qui en est témoin, et ce funeste effet a son retentissement par tout l'Etat.

Citons l'historique de la peine de mort au Maine, état limitrophe du Nouveau-Brunswick. C'est de 1876 que date l'abolition de la peine capitale au Maine. Ce résultat est dû à l'influence exercée par les corps religieux, sous l'impulsion donnée par les quakers de cet état. Ecoutons le secrétaire d'Etat:

La forte minorité hostile à la peine de mort, influa puissamment sur l'inapplication de la loi, de 1837 à 1867, et l'application de la loi, si cette dernière date jusqu'à 1876, contribua beaucoup à son abolition. En effet, les exécutions au cours de cette période soulevèrent force discussions sur la question et firent comprendre au peuple la responsabilité et le devoir qui lui incombaient en pareille matière. Le professeur Upham, du collège Bowdoin, et le révérend Sylvester Judd, d'Augusta (Maine), par leurs écrits et leurs discours contre la peine capitale, créèrent dans l'esprit populaire un profond sentiment d'hostilité à l'endroit de ce mode de châtiment. Dans ses pétitions à la législature, la Société des Amis ne cessait de demander l'abolition de la peine de mort. Aujourd'hui l'opinion publique ici est tellement prononcée contre la peine de mort qu'on peut affirmer que jamais elle ne sera rétablie au Maine.

Ecoutons le secrétaire d'Etat de Kansas:

Au Kansas, la peine capitale fut abolie il y a cinq ou six ans, par l'initiative prise par la législature de cet Etat. Avant cette époque, lorsqu'un individu était convaincu de meurtre au premier degré et condamné à mort, il était envoyé au pénitencier où il était détenu, pendant un an, aux travaux forcés, quitte à être

pendu à l'expiration de cette date, sur l'ordre du gouverneur. L'histoire de cet Etat ne mentionne qu'une seule exécution ordonnée par un gouverneur. L'opinion publique y a toujours été hostile à ce mode de châtiment et elle n'aurait pas toléré l'exécution d'un criminel. On n'eût recours ni à la force ni aux arguments pour engager la législature à révoquer la loi établissant la peine capitale. Je ne sache pas qu'un seul citoyen ici soit d'avis que l'abrogation de cette loi ait donné une recrudescence au crime.

Ainsi ces douze états ou pays déclarent qu'à dater de l'abolition de la peine capitale, le nombre des crimes entraînant peine de mort n'a pas augmenté, et que dans la plupart de ces pays il a diminué de fait, presque dans le monde entier, là où l'on a aboli la peine capitale, les crimes entraînant peine de mort ont diminué.

M. FOSTER: L'honorable député vient de nous donner la liste des pays où l'on a aboli la peine de mort. Faut-il conclure de là que dans tous les autres pays, la peine capitale subsiste encore?

M. BICKERDIKE: Elle y est encore en vigueur, je crois, mais elle n'y est plus aussi populaire qu'autrefois. Somme toute, la peine capitale s'est qu'une relique du moyen âge. Le ministre du Commerce le sait parfaitement, la peine capitale est une relique des temps barbares, et pour ainsi m'exprimer, une épave de cette époque si sombre et si funeste où Néron tyrannisait Rome. A mon avis, l'heure sonnera bientôt où dans tous les pays où l'on croit à Dieu, la peine capitale sera abolie. Le ministre du Commerce le sait parfaitement, en Angleterre, ça été une question brûlante, au cours du siècle dernier. On créa une commission chargée de faire enquête sur l'abolition de la peine capitale dans les autres pays. Au bas du rapport dressé par cette commission figurent les noms de Stephen Lushington, John Bright, Charles Neate et William Ewart.

M. LANCASTER: En quelle année?

M. BICKERDIKE: Le 8 janvier 1866, je cite le rapport:

Les soussignés, membres de la commission créée par Votre Majesté sont d'avis que l'on pourrait, en toute sécurité, abolir la peine de mort, et cela au bénéfice de la société.

Ce texte porte la signature de quatre commissaires, parmi lesquels je remarque le nom du très honorable John Bright.

Citons l'opinion du très honorable juge O'Haga, un des plus célèbres jurisconsultes de cette époque:

A mon avis, et cela soit dit en toute déférence pour la grande autorité de ceux qui sont d'un avis contraire, la grande masse des preuves et des arguments militent en faveur de l'abolition de la peine capitale.

Un de nos saints les plus révérés, saint Augustin, déplore l'existence de la peine capitale, à son époque. A diverses reprises la Chambre des communes fut saisie de projets tendant à l'abolition de la peine capitale et cela toujours avec l'appui de John Bright. C'est le 18 mars 1848 que M. Ewart présenta pour la première fois un projet de loi tendant à l'abolition de la peine capitale. Ce projet fut rejeté par 152 voix contre 66. La session suivante, M. Ewart présenta de nouveau son projet et, cette fois, il ne fut repoussé que par 24 voix. M. Bright prêta encore une fois son appui à la mesure, et je cite ce que dit son biographe, au sujet de son discours:

M. Bright prêta de nouveau son appui à la proposition. Il est inutile, dit-il, d'emprunter à la Bible des arguments; seulement il prie ses auditeurs de retenir que plusieurs siècles après l'établissement du christianisme, on ne vit jamais un seul adhérent de la religion chrétienne s'immiscer dans les exécutions.

Je citerai maintenant quelques-unes des autorités que j'ai sous les yeux et je pense que la Chambre sera convaincue—si elle n'est pas trop préjugée sur la question—que le temps est arrivé où la peine capitale devrait être abolie. Permettez-moi de dire que si le drapeau britannique doit continuer à flotter sur cette jeune nation dans l'avenir, ainsi qu'il l'a fait dans le passé—et il flottera—comme l'emblême de la liberté, de la justice, de la loyauté et de la clémence, le Parlement ne peut plus longtemps se soustraitre à son devoir sur ce point. Permettez que je vous donne des extraits des dépositions faites devant la commission de la peine capitale en Angleterre, durant l'année 1866:

L'hon. George Denman, M.P., pense qu'en somme la peine capitale, telle qu'elle existe aujourd'hui, contribue davantage à pousser un meurtre qu'à le prévenir.

D. Vous pensez que l'application de la peine capitale pour meurtre empêche la certitude de la punition?—R. Je le crois absolument.

William Tallack dit:

D'après des documents reçus des gouverneurs de plusieurs des états américains, il semble que l'abolition de la peine capitale n'y a pas rendu la vie moins sure.

M. Tallack fait allusion à une lettre qu'il a reçue d'un citoyen de Montréal, dont je ne doute pas que quelques-uns de mes col-

lègues ici présents se souviendront—M. Louis Payette. Le nom n'est pas écrit correctement dans le rapport, mais on voit bien de qui il a voulu parler. J'ai bien connu M. Payette. M. Tallack s'exprime ainsi:

Je lirai d'abord un extrait d'une lettre qui m'a été adressée par M. Louis Payette, géolier de la prison provinciale de Montréal à la date du 27 septembre 1866. Il dit: "la peine capitale a été réellement suspendue ici au (Canada), de 1838 à 1858, pendant une période de vingt années. Les sentences de peine capitale prononcées durant cette époque ont été commuées, par l'exercice de la prérogative royale, en un emprisonnement à vie, dans le pénitencier provincial de Kingston et les exécutinns, depuis le commencement de 1858 (au nombre de cinq) ont toutes été publiques. Je suis d'avis que si le Canada a pu se passer d'exécution pendant vingt ans, bien qu'il paraisse être revenu depuis à l'application de la peine capitale, il n'a pas dû en résulter de grands inconvénients publics, particulièrement surtout quand nous constatons qu'il n'y a eu que cinq exécutions dans les années qui se sont écoulées depuis.

Lord Hobart:

La peine capitale ne met pas un frein.... Avec une punition secondaire, il peut être possible d'inspirer une crainte préventive. Il pense que si la peine capitale pouvait toujours être exécutée avec la même certitude et la même rigueur qu'une punition secondaire, elle serait un moyen plus puissant d'empêcher les crimes, mais il s'en faut de beaucoup qu'il en soit ainsi. Il estime que les avantages de la peine capitale comme moyen de refréner la criminalité sont plus que contrebalancés par les désavantages qui l'accompagnent et son incertitude. Il s'oppose à la peine capitale, parce que seule de toutes les punitions, elle est irrévocable et irréparable. D'autres punitions sont aussi irrévocables, mais aucune n'est irréparable. Il prétend que des personnes innocentes doivent fréquemment être condamnée, et il croit qu'il est très possible qu'elles soient parfois exécutées.

D. Quel a été le résultat de l'attention que vous avez accordée à la question?—R. La conclusion à laquelle je suis arrivé, c'est que la peine capitale devrait être abolie.

Hilary Nicholas Nissen:

Les exécutions publiques n'inspirent au peuple aucune idée de frein à la criminalité. La peine capitale n'a aucune influence pour détourner les criminels.

Leone Levi:

La peine capitale ne sert pas beaucoup à détourner les criminels comme c'est prouvé par le suicide des meurtriers.

Rév. John Jessop:

La peine capitale n'impose pas le frein que l'on s'imagine. Il ne croit pas que les personnes qui commettent un meurtre pensent à être découvertes. Quand elles projettent ou commettent un meurtre, elles ne songent pas qu'elles pourront être trouvées. Dans le cas de meurtre avec intention de gain, ou de meurtre par empoisonnement quand le résultat a pour but de s'emparer de propriété, si les individus pensaient qu'ils seraient découverts, ils ne le commettraient pas. A moins d'être des fous, si les gens s'imaginaient qu'ils pourraient être découverts, ils ne deviendraient pas meurtriers. Quant aux cas de meurtre par jalousie. haine ou passion violente, les conséquences ne sont jamais envisagées.

John Humphreys Perry, avocat sergent:

La peine capitale ne contribue pas à réfréner. Quand Miller a tué M. Briggs, la pensée de la peine capitale n'est jamais entrée dans son esprit. La majorité des meurtriers n'appartiennent pas à la classe des criminels. La punition par la mort inspire une terreur à certains esprits quand ils se trouvent en face du châtiment.

D. Voulez-vous faire la faveur à la commission de lui donner vos vues générales sur la peine capitale?—R. Je suis absolument opposé à la peine capitale, premièrement parce qu'un gouvernement qui, froidement et sans passion, supprime l'existence d'un être humain donne un mauvais exemple et affaiblit ce sentiment de la nature sacrée de la vie humaine qui est, je crois, une grande sauvegarde sociale.

Le capitaine Cartwright:

La peine capitale n'a pas l'effet d'inspirer la crainte à la classe téméraire. La classe des condamnés craint davantage la prison perpétuelle que la mort. La prison à vie inspire aussi une plus grande terreur que la pendaison.

D. Sur la question générale de l'abolition de la peine capitale, êtes-vous d'avis qu'elle doive être maintenue ou abolie?—R. Je crois qu'elle doit certainement être abolie.

Sir Lawrence Peel:

Dans les Indes la peine capitale ne met aucun frein, car la mort y est peu redoutée.

Le très honorable James A. Lawson, procureur général pour l'Irlande:

Le remplacement de la peine capitale par une peine secondaire serait un moyen aussi bon pour prévenir les crimes. La crainte de la mort n'a pas d'effet sur les meurtres commis pour des motifs agraires, en raison de l'incertitude de l'application. En Irlande les jurys ont des idées arrêtées contre la peine capitale. Ce qui produit une impression sur les jurés, c'est la suppression de la vie humaine et l'accomplissement d'un acte qui, s'il y a eu erreur, causera une injustice irréparable. Une telle possibilité d'erreurs irréparables n'existe pas pour toute autre forme de punition ou du moins elle serait plus improbable.

M. Chedieu:

La peine de mort n'est pas un moyen de prévention.

Lord Osborn:

Les jurés sont naturellement enclins à trouver une excuse pour rendre un verdict d'homicide sans préméditation; c'est encore là une cause d'incertitude dans l'application de la loi. Il est douteux que l'opinion générale sur

l'effet préventif de la peine capitale soit bien fondée. L'humanité estime la vie à un grand prix et pourtant elle la risque pour peu de chose, pour la perspective d'une petite jouissance momentanée. La peine capitale n'admet ni adoucissement ni atténuation et elle ne peut être juste que si elle est exécutée après une preuve qui doit être infaillible. La pratique, dit-il, d'appliquer la peine capitale annule le principe qu'aucun témoignage humain n'est exempt d'erreur; même si la preuve sur laquelle l'inculpé a été reconnu coupable est véridique, il est possible qu'une preuve existe qui aurait donné une impression différente, bien qu'elle n'ait pas été produite. La peine capitale interdit toute possibilité de remédier à un des malheurs auxquels sont sujettes toutes les justices humaines. Aucun pays ne voudrait décréter qu'une autre sentence est irrévocable, en posant comme principe légal que si, dans la suite, on découvrait que le détenu a été trouvé coupable par erreur, il serait forcé néanmoins de subir sa punition jusqu'au bout. Reconnaissant que toute loi humaine doit, dans son application être sujette à une erreur possible, c'est un motif d'autant plus puissant pour faire en sorte qu'aucune sentence de la loi soit d'une nature irrévocable. La religion chrétienne laisse aux hommes les plus endurcis l'espoir du pardon par le repentir; quand un homme est pendu vous lui supprimez toute possibilité de se repentir.

Rév. W. C. Osborn:

La peine capitale n'a pas de vertu préventive. Elle n'a pas d'effet pour les individus sur lesquels il serait désirable qu'elle en ait.

Lord Cranworth:

La possibilité absolue de pendre un innocent par erreur ne peut être niée, mais une telle possibilité n'existerait que par la difficulté de faire une distinction juste entre l'assassinat et le meurtre. Le dicton est peut-être vrai qu'il est préférable de laisser échapper quatre-vingt-dix-neuf coupables que de pendre un innocent.

Sir Fitzroy Kelly:

Après avoir fait une étude sérieuse et un examen complet, j'en suis arrivé à la conclusion qu'il n'est absolument pas raisonnable de douter que, dans de nombreux cas, des hommes innocents ont été condamnés à la peine capitale et dans certains cas, dont le nombre est petit sans doute, mais pourtant formidable encore, ont été bel et bien exécutés.

Sir Fitzroy Kelly cite un nombre de cas où des hommes innocents ont été pendus et il déplore le fait qu'ils ne peuvent jamais être rendus à la vie. On lui posa une question et il y répondit ainsi qu'il suit:

D. Voulez-vous donner à la commission l'opinion que vous avez en général sur la peine capitale?—. Je suis d'avis depuis longtemps que la peine capitale devrait être abolie et le temps, l'observation et l'expérience n'ont fait qu'affermir mon opinion, je pourrais dire ma conviction, sur ce sujet.

L'honorable George Denman:

La peine capitale est la cause de l'acquittement d'un grand nombre d'individus qui certainement seraient condamnés s'il en était autrement, car les jurés sont peu disposés à condamner à la peine de mort. Il énumère un grand nombre de cas pour lesquels il est bien connu que les individus étaient coupables, mais le jury a refusé de les condamner. Dans ces cas, si les accusés avaient été jugés pour homicide, ils auraient certainement été condamnés.

Sir George Grey:

Les jurés se conforment généralement à l'opinion du juge. Il mentionne un cas où le jury a demandé au juge s'il pouvait rendre un verdict d'homicide. Le juge a dit: "Non, c'est un verdict de meurtre ou rien", et le jury est revenu avec le verdict "innocent". Il aurait rendu un verdict d'homicide s'il l'avait pu. Il dit qu'il y a de la part des jurés une disposition moins grande à trouver une femme coupable qu'un homme.

M. Sergeant Parry:

Il s'oppose à la peine capitale parce qu'elle est irrévocable, irrémédiable, et il ne croit pas qu'aucun tribunal humain devrait se mettre dans la situation d'être incapable, même au dernier moment, de rendre justice à un innocent.

M. Thomas Beggs:

Dans le cours des vingt années dernières, il y a eu, sans que les cas soient nombreux, des condamnations à la peine capitale d'hommes innocents.

Je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre, mais il y a quelques autorités que j'aimerais à faire insérer aux Débats, surtout parce que je vois à sa place l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster). J'emprunte à l'ouvrage de J. Devon, "The Criminal and the Community", le passage suivant:

Aussi bien, ceux qui insistent le plus sur l'emploi de l'exécuteur, montrent qu'ils sont pour beaucoup animés du même esprit qui a poussé à l'acte qu'ils condamnent.

Ils s'indignent à bon droit, mais ils ne semblent pas voir que la justice et la colère ne sont pas la même chose. Quand un homme met fin à une existence, pour lui montrer le caractère sacré de la vie humaine, la loi lui prend la sienne. C'est une leçon qui lui est donnée et on peut bien dire que certainement cela l'empêche de commettre un nouveau crime.

Si nous sommes meilleurs que ceux que nous jugeons et condamnons, pourquoi les traitons-nous comme ils ont traité les autres? Engager un homme pour en tuer un autre, c'est un étrange moyen d'enseigner le respect de la vie humaine. Il m'a été donné de voir un certain nombre de condamnés à mort plus ou moins répulsifs et j'ai surveillé l'effet qu'une étroite association avec eux produisait sur leurs gardiens. Ces derniers devaient se tenir constamment auprès d'eux, car bien qu'un homme puisse être condamné à être tué, il ne faut pas lui permettre de se tuer lui-même. Nous savons trop peu ce que la vie réserve à chacun, pour être justifiés de condamner un homme à mort. L'imposition de la peine capitale ne produit aucun effet salutaire sur ceux qui sont appelés

à y prendre part. Parmi tous ceux qui ont été mêlés aux exécutions, je n'en ai jamais rencontré qui ne s'en soient pas plus mal trouvé et quant au médecin, l'obliger à se tenir auprès du condamné, c'est une insulte à sa profession de même qu'à ses sentiments. On lui a enseigné que son devoir était de sauver la vie, abstraction faite de ce qu'elle peut valoir.

Je citerai le passage suivant d'un ouvrage d'Aschaffenburg, intitulé "Crime and its Repression":

Il est très important de décider si la peine capitale détourne du crime. Je puis difficilement le croire. La statistique fait voir qu'en Allemagne le nombre des condamnés à mort a diminué, mais très peu. En Belgique, d'un autre côte, où la peine de mort est abolie depuis nombre d'années, on ne constate aucune augmentation dans le nombre des crimes entraînant la peine capitale. L'expérience a démontré que les exécutions ne produisent pas d'effet salutaire. Ferri a assisté à deux exécutions à Paris. Ses commentaires font voir que l'effet sur la population de cette ville était tout à fait contraire à celui qu'on en attendait. Au lieu d'une sombre terreur, il a constaté de la curiosité, de l'agrément dans la nouveauté de la sensation, des paris sur l'attitude que prendrait le condamné—en un mot, rien qui fut en rapport avec la solennité de l'occasion. On peut affirmer que le rôle joué par le condamné à mort, l'intérêt que ses actions, sa vie, son attitude au moment de l'exécution, suscite, grâce au goût du public pour les sensations que les journaux lui servent, constituent une véritable attraction pour un certain nombre d'individus psycho-pathologiques. La peur de l'emprisonnement à perpétuité aurait probablement un effet plus salutaire sur les assassins et ceux qui leur ressemblent, que l'auréole du martyr et la gloire imaginaire d'une exécution sensationnelle. Quelle que soit notre opinion au sujet de la peine capitale, son maintien aura aussi peu d'influence sur la criminalité que son abolition.

Havelock Ellis dit:

Un écrivain du règne d'Elisabeth dit que sous le règne d'Henri VIII, soixante-douze mille voleurs ont été pendus.

Dire que cela se passait dans notre chère vieille Angleterre! L'affirmation ne repose pas sur des preuves authentiques, mais elles sont suffisantes pour établir que le nombre des condamnés à mort a été très considérable. Il y a environ un siècle, dit-on, plus de criminels étaient exécutés en Angleterre que dans toute autre partie de l'Europe. Le même écrivain dit que beaucoup de personnes encore vivantes se rappellent le temps des pendaisons en masse et même la mise à mort d'un enfant de douze ans, comme émeutier. Havelock Ellis dit qu'il y a moins d'un demi-siècle, un enfant de neuf ans a été condamné à mort pour avoir volé de la peinture dont le coût était évalué à 5 cents et, souvent, depuis, des hommes ont été pendus pour vol de chevaux, de moutons et de lettres.

Il est indiscutable que la peine capitale tend à disparaître. A tout prendre, je considère que nous devons nous féliciter de ce que la honteuse coutume d'engager, moyennant quelques dollars, un sombre assassin pour exécuter une sentence que le juge n'aurait pas le courage d'exécuter lui-même, tend à disparaître dans les pays civilisés. L'emprisonnement à perpétuité est un châtiment beaucoup plus sévère pour le meurtrier qu'une mort subite, comme le faisait remarquer sir Robert Rawlinson, mais ce n'est pas aussi révoltant.

Je demande au Gouvernement et au Parlement de tenter l'expérience, comme la chose a été faite dans d'autres pays. Je crois sincèrement que si jamais l'expérience est tentée, nous ne voudrons jamais revenir au système actuel. Je ne conçois pas qu'un membre de cette Chambre qui croie au Créateur, qui croie à l'éternité puisse se prononcer en faveur du meurtre légal d'un de ses semblables. Pourquoi un gouvernement doit-il s'abaisser jusqu'à retenir les services, moyennant quelques dollars, d'un homme chargé de lancer un criminel dans l'éternité. Qu'avons-nous à gagner par ce système? Si les exécutions n'ont pas pour effet de détourner du crime, pourquoi les maintenir? Si la peine capitale n'est pas un préventif, elle devient une vengeance. Si les exécutions ne détournent pas du crime, elles seront bientôt abolies dans tous les pays du monde, du moins dans les pays chrétiens. Je demande aux membres des deux partis qui croient en Dieu, de se lever comme un seul homme et de mettre fin à ce meurtre légal qui existe depuis trop longtemps dans ce pays.

M. LANCASTER: L'intention de l'honorable député paraît être de ne faire aucune distinction entre le meurtre et l'homicide. D'après le texte de l'article, le meurtre et l'homicide seraient passibles de la même peine. Est-ce bien le but du projet de loi?

M. BICKERDIKE: Parfaitement. C'est ce que je demande.

L'hon. GEORGE E. FOSTER (ministre du Commerce): J'ai suivi avec beaucoup d'attention le discours que vient de prononcer l'honorable député. Personnellement, j'ai bien mon opinion sur cette question, mais je n'y mets pas de parti pris et je ne refuse pas de me laisser convaincre. Mon honorable ami a parcouru un vaste champ; il a développé de nombreux

arguments et les a appuyés sur les opinions d'un grand nombre d'auteurs. Mais le nombre de ceux qui ont exprimé des opinions sur la question et qu'il n'a pas cités est encore bien plus considérable.

L'honorable député a certainement prononcé un excellent plaidoyer, mais le monde est si vaste, il est habité par tant d'individus qu'il est hasardé de décerner la palme aux quelques écrivains dont les opinions viennent d'être citées ou de vouloir baser une politique sur les arguments invoqués par mon honorable ami. Je ne crois pas que la Chambre, après une discussion aussi superficielle, soit disposée à renoncer à une politique séculaire, en décrétant l'abolition de la peine capitale.

Je croyais que la Chambre porterait assez d'intérêt à cette question—si toutefois elle s'y intéresse—pour que des députés appartenant aux deux partis politiques profitassent de l'occasion pour nous faire connaître leur opinion.

Je n'ai aucun doute que mon honorable ami est convaincu qu'il est dans le vrai; mais sa conviction personnelle ne l'autorise pas à conclure que ceux qui sont d'un avis contraire ont tort. Il s'est servi de deux ou trois expressions qui mettraient au ban de toute honnête société dans ce monde et en bien vilaine posture, dans l'autre, quiconque aurait la témérité de voter contre sa proposition.

La peine de mort est plutôt une question de raisonnement qu'une question de sentiment. Il est parfaitement permis de prétendre qu'il n'est pas nécessaire de maintenir à perpétuité des châtiments dont l'institution remonte à la plus haute antiquité et qui étaient appliquée à une époque où les conditions étaient bien différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. Mais il est également permis de prétendre que l'on n'a pas raison de dire qu'une coutume, un précepte, un mode de gouvernement ne doivent plus trouver leur application aujourd'hui, uniquement parce qu'ils sont d'origine ancienne. Quelques-uns sont d'avis que l'humanité n'a pas toujours erré dans tout ce qu'elle a fait et que dans toutes les situations il existe des usages et des préceptes aussi anciens que le monde et qui sont encore aussi appropriés à présent qu'au premier jour.

C'est certainement une chose terrible que de pendre un homme par le cou jusqu'à ce que mort s'ensuive et de lancer son âme dans l'éternité, mais la société est un corps compact dont les différentes unités sont reliées les unes aux autres et c'est elle qui formule la procédure à suivre pour sa protection; il y a certainement quelque chose à dire en faveur d'un mode de châtiment (dans certaines cas extrêmes) qui était adopté autrefois par toutes les sociétés et qui, à l'heure présente, est maintenu et appliqué par le plus grand nombre de ce que l'on peut appeler les nations civilisées.

L'honorable député a cité douze pays parmi lesquels se trouvent un certain nombre d'états de l'Union américaine; ainsi, même aux Etats-Unis, dont il nous cite l'exemple, et qui sont un grand pays très avancé, la grande majorité ne partage pas sa manière de voir.

Je n'ai pas fait une étude spéciale de la question, mais je crois pouvoir affirmer que certains pays chrétiens et civilisés qui avaient aboli la peine capitale, ont jugé à propos de la rétablir, après quelques années d'expérience. Je crois que l'on pourrait citer quelques cas de cette nature. Je suis certain d'avoir lu des pages éloquentes et vigoureuses, écrites par des citoyens de pays où la peine de mort a été abolie, pour démontrer que cette soi-disant reforme a, en quelque sorte, diminué le respect qu'inspirait l'application de la loi dans les cas extrêmes, et n'a pas eu un effet salutaire sur la morale publique, du point de vue de la criminalité en général.

En poussant le raisonnement à l'extrême, on peut prétendre que personne n'a le droit de priver un homme de sa liberté physique ou intellectuelle. Cela est vrai en un sens, et partant de là, on pourrait également prétendre qu'une agglomération d'individus ne peut posséder un droit que l'individu n'a pas. Mais aucune société ne serait possible si les meilleurs éléments ne possédaient pas les moyens matériels de réprimer ceux qui troublent l'ordre et se moquent des lois. Ce serait peut-être aller trop loin de dire que si vous prétendez que les membres d'une société civilisée, qui se sont groupés pour protéger ce qu'ils ont de plus cher, pour maintenir l'ordre et faire respecter ses lois, n'ont pas le droit de s'emparer d'un criminel notoire et de le mettre dans l'impossibilité de redevenir un fléau pour la société, il s'en suit que les membres de cette société n'ont pas le droit de le priver de sa liberté corporelle et des privilèges que lui assure le droit naturel, tant que sa conduite à l'égard des autres membres de la société n'a rien de répréhensible.

[M. Foster.]

A cela mon honorable ami répond qu'on peut priver quelqu'un de sa liberté, lui enlever même la vie, cependant, si on se contente de l'emprisonner et s'il arrive qu'on ait fait une preuve erronnée qui a été suivie d'une condamnation injuste, on peut encore, d'après l'honorable député, réparer le mal causé, si celui qui est victime de cette erreur judiciaire demeure encore dans le pays. Tout cela est bien, mais s'il en est autrement et si ce condamné innocent a comparu devant le juge suprême, quelle réparation peut-on offrir? Je ne suis pas prêt à dire que, dans le passé, notre manière d'administrer la justice a toujours été ce qu'elle devait être. Je n'oserais pas même soutenir qu'aujourd'hui encore cette façon ne laisse pas à désirer, mais je crois que nous faisons continuellement des progrès sous ce rapport, et le jour viendra peut-être où il ne sera plus nécessaire de recourir à un châtiment aussi extrême que l'est la peine capitale, telle qu'on l'applique, pour punir les grands criminels et pour débarrasser la société du contact de ces misérables. Cette aurore peut luire, mais tout ce que je peux dire aujourd'hui, c'est que, tout en exprimant mon sentiment personnel qui n'est pas irrévocable et qui pourrait se modifier si on invoquait des arguments suffisants à l'encontre de ce que je crois réel, je ne pense pas qu'il convienne, après le court débat qui s'est engagé en cette Chambre, cet après-midi, sur cette question, que nous affirmions en principe que la Chambre, en permettant que ce projet de loi soit lu une deuxième fois, se déclare en faveur de l'abolition de la peine de mort. Si nous ne sommes pas prêts à discuter cette question dans tous ses détails et sous tous ses aspects, dans le but d'en arriver à prendre une attitude définitive, je pense qu'il serait malheureux que nous modifierions notre ligne de conduite dans un sens aussi accentué, par un vote non motivé, ce que tout semble indiquer, à l'heure qu'il est. Libre à tous les membres de cette Chambre de débattre cette question, mais plutôt que de laisser prendre le vote et de permettre que le principe soit maintenu, je proposerai le renvoi du débat.

M. F. B. CARVELL: Jusqu'à un certain point, je partage l'opinion de mon honorable ami le ministre de l'Industrie et du Commerce, non pas parce que je désire le renvoie du débat, au contraire, car je tiens à ce que cette question soit débattue sous tous ses aspects et à ce que la Chambre se prononce, par son vote, sur cette question très importante. Je ne partage pas l'opinion du ministre de l'Industrie et du Commerce, lorsqu'il dit que cette Chambre est décidée à laisser adopter ce projet de loi sans discussion, sans que les membres qui composent la députation expriment leur avis. Je professe certaines opinins qui ne sont peut-être pas très fortes, mais que je me suis formées au cours d'un quart de siècle presque de pratique du droit, et je dois dire que cette longue expérience m'engage plutôt à combattre le principe que veut faire sanctionner mon honorable ami de Montréal (M. Bickerdike).

Je ne puis croire, étant donné l'état de choses et tenant compte du mélange de la population qui habite, aujourd'hui, le Canada, que l'intérêt public bien entendu, exige l'abolition de la peine capitale, ce qui ne m'empêche pas de féciliter mon honorable ami de Montréal au sujet de la façon très habile dont il a présenté sa cause. Cela dénote beaucoup de lecture et de connaissance, un raisonnement puissant et un cœur généreux. Cependant, un avocat, pourrait être également sincère et en arriver à des conclusions différentes de celles énoncés par mon honorable ami. Je suppose que nous sommes tous enclins à en arriver à des opinions intimes, si nous tenons compte de ce qui nous entoure et de l'expérience que nous avons retirée de nos relations avec nos concitoyens.

M. FOSTER: Je crois comprendre alors que mon honorable ami (M. Carvell) aimerait discuter la question.

M. CARVELL: Certainement.

M. FOSTER: J'ai fait cette proposition, croyant que la Chambre ne voulait pas débattre longuement cette question, mais vu que mon honorable ami et d'autres députés ne pourraient pas présenter leur opinion, si ma proposition subsistait, je retire ma motion demandant le renvoi du débat.

(La motion de renvoi est retirée.)

M. CARVELL: Suivant l'ordre d'idée que j'ai tenté d'exposer à la Chambre, je répète que nous tirons tous probablement nos propres conclusions de notre expérience personnelle de la vie. Il m'a été donné d'instituer des poursuites dans deux ou

trois affaires de meurtre et j'ai eu à défendre plus de six personnes accusées d'un crime capital; je crois que mon honorable ami de Montréal (M. Bickerdike) a conclu tout d'abord de prémisses erronnées. Il semble croire que le principe qui se cache à la base du châtiment capital est la vengeance ou, ainsi qu'il le dit lui-même, le motif qui consiste à dire: cet homme est indigne de vivre, qu'on le pende. Je ne puis partager cette manière de voir. A mon sens, telle n'était pas, à l'origine, l'objectif de la loi et je sais que le sens et la portée de notre loi n'ont pas varié jusqu'à présent, sur ce point. Je ne pense pas que ce soit le sentiment qui anime les magistrats, les jurés et le public en général lorsqu'ils réclament l'application de la loi. Le but du châtiment capital, c'est de détourner les autres citoyens de commettre le même crime.

Mon honorable ami (M. Bickerdike) nous a donné les noms d'un grand nombre de pays et d'états qui ont aboli la peine capitale. Il a lu les déclarations de différents fonctionnaires qui estiment qu'à leur avis l'abolition de la peine de mort n'a pas augmenté le nombre des crimes capitaux. Je regrette sincèrement que mon honorable ami n'ait pas fourni de statistiques. J'habite sur la frontière d'un des états de l'Union où l'on a aboli la peine de mort et, bien que je n'aie pas les statistiques voulues, je suis persuadé qu'il se commet, dans le Maine, beaucoup plus de meurtres qu'on n'en commet dans les deux provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick qui ont à peu près la même population. Je vis assez près de la frontière pour connaître ce qui se passe devant les tribunaux de ces deux états et, à mon avis, on compte au moins trois ou quatre procès pour meurtre, dans l'état du Maine en regard d'une cause de cette nature dans les Provinces maritimes. J'ignore si c'est là l'effet de l'abolition de la peine de mort et je regrette de dire que je n'ai pas sous la main les statistiques voulues. J'exprime simplement à la Chambre mon avis personnel basé sur une connaissance assez intime de ce qui se passe de chaque côté de la frontière. J'ai encore eu l'occasion de connaître ce qui se passait dans ma propre province et tout cela me convainct que la peine de mort est un préventif. Sans vouloir verser dans le régionalisme, je dirai qu'une paroisse du Nouveau-Brunswick a fourni, durant vingt ou trente ans, plus de procès pour meurtre qu'aucune autre partie du Canada, je crois. Il y a environ cinq ou six ans, la peine de mort fut imposée dans deux cas de crime capital commis dans cette paroisse et, depuis ce temps jusqu'à ce jour, on n'a pas compté un seul criminel envoyé au pénitencier et venant de cette partie de la province.

La criminalité a cessé d'exister, en réalité, dans cette partie du Nouveau-Brunswick qui avait une sinistre réputation, résultat de l'état de choses qui existait auparavant dans cette région. On peut dire qu'il ne s'agit ici que d'un incident, toutefois, c'est ce que j'ai observé et ce sont nos observations personnelles qui permettent de nous former une opinion.

Je puis tomber d'accord avec mon honorable ami (M. Bickerdike) lorsqu'il déclare que l'exécution d'une sentence de mort est toujours accompagnée de scènes disgracieuses. Il a rappelé le cas arrivé à Paris, alors que des scènes révoltantes se sont produites et que des gens pariaient sur l'attitude que le condamné tiendrait. J'ose dire que le fait peut se produire à Paris et dans certaines parties de l'Angleterre. Je me demande si c'est un spectacle qui élève l'âme que celui qu'offre une exécution publique, dans une ville quelconque du Canada. L'idée primitive voulait que l'exécution se fît de la façon la plus publique possible, afin que tous puissent voir le condamné et tirer de ce spectacle des leçons profitables. Dans ces derniers temps on a essayé de cacher au public la vue de l'exécution du condamné.

Celle-ci doit se faire dans la cour de la prison et je crois qu'on masque l'échafaud à la vue. Je sais que dans la ville que j'habite, une exécution eut lieu, il y a six ou sept ans, et je regrette de dire que la population a pris à ce spectacle plus d'intérêt qu'elle n'aurait dû en montrer. Je regretterais vivement que des exécutions publiques se fissent dans mon comté et je ne tiens pas à assister à d'autres spectacles de cette nature, dans aucune autre partie du Canada. Pour ce motif, je conseillerais au ministre de la Justice d'étudier l'opportunité de mettre à mort ces malheureux condamnés non pas en les pendant, mais en les électrocutant dans une prison centrale où l'on ne verrait plus de ces scènes dégoûtantes.

M. BRODER: S'agissait-il d'une exécution publique?

M. CARVELL: C'était bien cela, en réalité. Ces exécutions se font ordinairement dans la cour de la prison. D'ordinaire, la scène est dérobée à la vue, mais on permet à un trop grand nombre de personnes d'assister à ce spectacle. On y voit des journalistes, des jurés et des médecins et je crois que si ces exécutions avaient lieu dans une institution publique, dans nos pénitenciers, par exemple, et que si l'on se servait de l'électricité plutôt que de l'échafaud où l'on suspend le condamné jusqu'à ce que la vie fût complètement éteinte, ce serait une façon plus humaine d'exécuter la sentence du tribunal.

Je ne puis dire, à l'instar de mon honorable ami de Montréal, que le temps est venu pour nous d'abolir la peine capitale. J'ai déjà dit que la principale raison de mon attitude, c'est que la peine capitale est une mesure qui prévient le crime, mais qu'elle n'est pas rétributive. Dans un jeune pays, tel que le Canada, il arrive des centaines de milliers de gens de tous les coins habités du globe. On peut prétendre que nos fonctionnaires du service de l'immigration devraient refuser l'entrée du pays à ceux qui n'ont ni les qualités, ni les aptitudes requises. Voilà ce qu'il est impossible. Ainsi, souvent, il nous arrive des gens qui semblent posséder toutes les aptitudes nécessaires et l'argent requis; ces individus deviennent citoyens du Canada. Mais nous ignorons ce que peut être leur véritable réputation. En outre, il nous faut faire venir un grand nombre de journaliers, si nous voulons faire exécuter tous les grands travaux commencés en ce pays. Ces ouvriers nous sont venus nombreux, dans le passé et l'on verra encore arriver d'autres immigrants semblables; en vérité, nous ne pourrions pas exécuter les grands travaux publics du pays, si nous ne comptions pas sur une nombreuse main-d'œuvre étrangère. Au cours de la construction du chemin de fer Transcontinental, il n'y a pas encore deux ans, des ouvriers étrangers ont commis dans la partie septentrionale du Nouveau-Brunswick l'un des meurtres les plus révoltants dont fassent mention les annales de ce pays.

Par un dimanche matin, un colporteur du nom de Paddy Green, figure bien connue aux camps de construction de chemin de fer à l'est des Grands lacs, s'en allait vers la plaine déserte, quand deux Italiens cachés dans une embuscade firent feu sur lui et le tuèrent; son compagnon fut blessé et s'échappa. Les assaillants furent capturés, condamnés à la peine capitale et pendus. On avait affirmé à ces malheureux, paraît-il, que les gens n'étaient pas pendus pour meurtre au Canada, et qu'on se contentait de les condamner à la servitude pénale pour des périodes variant entre deux et cinq ans.

Tel est l'état de choses qui existait au Nouveau-Brunswick depuis cinq ou six ans, tels sont les faits que nous avons sous les yeux. Puisque des ouvriers étrangers nous arrivent en nombre considérable, qui se font, comme les deux Italiens dont je viens de parler, une telle conception du droit public et du caractère sacré de la vie humaine, je considère que l'abolition de la peine capitale au Canada à l'heure actuelle tendrait beaucoup au bouleversement de l'ordre social.

De plus, ces deux Italiens qui furent subséquemment condamnés à mort, prétendirent que trois complices les avaient incités à commettre le meurtre. C'était leur conviction, disaient-ils, que si les parents de l'un deux avait voulu fournir suffisamment d'argent, il aurait pu leur sauver la vie. Tant qu'il y aura dans le pays des gens de cette sorte, le Parlement devra s'abstenir d'adopter le principe du projet de loi déposé par mon honorable collègue (M. Bickerdike). Je rends hommage à la bonne foi de ce dernier; je respecte son humanité et le profond intérêt qu'il porte bien à la chose publique; mais je crains fort qu'il ne commette l'erreur d'accorder sa sympathie à une catégorie de gens qui n'en sont guère dignes. Ce mouvement se rapproche beaucoup de celui de ces femmes appartenant à toutes les classes de la société que l'on voit accourir vers les prisons pour y porter aux détenus les plus belles fleurs et les meilleures choses à manger. On semble affecter une certaine sympathie pour l'individu à qui le crime a conquis de la notoriété.

Tant qu'il en sera ainsi, tant qu'une telle mesure préventive sera nécessaire à la société, tant que l'homme ne sera pas persuadé qu'il ne peut impunément prendre la vie à son smblable, on fera bien, je crois, de laisser subsister la loi actuelle.

Mon honorable ami s'est reporté à de vieux documents pour faire voir que le vol d'un pain de cinq sous suffisait, il y a cinquante ans, à faire pendre un enfant. S'il en était encore ainsi de nos jours, nous conviendrions avec lui qu'il y aurait

lieu de modifier la loi. Mais la peine capitale n'est pour ainsi dire plus applicable qu'en deux cas. C'est d'abord le crime de haute trahison; or, il faudrait que le tribunal se trouvât en présence d'une affaire de la plus extrême gravité pour prononcer la sentence de mort prévue par la loi. Le second crime passible de la peine capitale est le meurtre, et le troisième, le viol. Ce dernier, à vrai dire, ne l'est plus; de sorte que la peine de mort n'est plus applicable qu'à un seul crime: au meurtre; mais il est loisible au jury de rendre un verdict d'homicide au lieu de meurtre, mais il est tenu de rendre au moins un verdict d'homicide quand le prévenu est accusé de meurtre.

Les citations que mon honorable ami a faites ont trait à une époque où les choses différaient essentiellement de ce qu'elles sont aujourd'hui. S'il a étudié la question avec beaucoup de soin, qu'il daigne l'approfondir encore davantage et se rendre compte de façon plus certaine des circonstances dans lesquelles la peine capitale est applicable en ce pays: il se persuadera que ses idées, si pleines de bienveillance qu'elles soient à l'égard de l'humanité, ne sont guère susceptibles d'application pratique en l'état actuel de la société au Canada. Voilà pourquoi il ne doit pas être donné suite à son projet.

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

Reprise de la séance.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (Renfrew-sud): Monsieur l'Orateur, j'ai assez rarement pris la parole depuis le commencement de la session, mais aujourd'hui, je croirais manquer à mon devoir si je ne faisais connaître mon sentiment sur la question qui nous occupe. Je suis bien aise d'avoir cette occasion d'élever la voix, car cette question est plus propre que la plupart des sujets de nos délibérations législatives à faire connaître les pensées les plus intimes de chacun sur le compte de ses semblables.

C'est une question dont l'examen doit être entièrement dégagé de l'esprit de parti, une question qui s'élève au-dessus du niveau des partis politiques, une question qui touche de plus près au bien-être de la nation et à l'avancement de l'humanité que les problèmes de l'ordre le plus élevé que puissent offrir les partis politiques.

[M. Carvell.]

La plupart de nos lois portent nécessairement sur des objets matériels, sur les richesses naturelles du pays, l'accroissement de la population, la situation financière, les exportations, etc., toutes choses fort importantes, sans doute, et inspirant le plus vif intérêt à ceux qui ont vu le jour en ce pays, de même qu'à ceux que les conditions particulières du Canada ou celles de leur terre natale poussent à venir habiter le pays que nous croyons être le plus heureux du monde entier. Voilà un thème qui se prête à des considérations plus élevées que le succès même du pays dans le domaine matériel; il permet d'envisager la situation au point de vue sociologique et de traiter de façon quelque peu nouvelle pour les législatures une question qui se rattache à la base même de l'ordre social et moral. Quelque opinion que l'on ait sur les autres questions d'intérêt général, il est un terrain sur lequel tous, hommes publics comme simple particuliers, peuvent se donner la main: c'est le relèvement moral du peuple, de ce peuple auxquels ils appartiennent.

Depuis que je suis dans la vie publique, j'ai attaché mon nom à un assez grand nombre de projets dont la réalisation me paraissait devoir être utile à mon pays, mais je le dis en toute sincérité, je ne crois pas avoir jamais mis mon nom au bas d'un projet de loi ayant une portée plus grande que celle du bill déposé par l'honorable représentant de la division Saint-Laurent de Montréal (M. Bickerdike). Je le félicite d'avoir eu le courage de saisir la Chambre d'un tel projet de loi—il lui fallait, en effet, avoir une certaine somme de courage, puisque le sentiment de la majorité des membres de la Chambre est contraire au sien et au mien. Il ne s'accomplit de progrès réel que grâce à l'initiative d'hommes courageux, et je suis persuadé que l'avenir réserve au nom de Robert Bickerdike une place d'honneur dans l'histoire du Canada.

Mon honorable collègue a traité la question de façon complète, appelant à son aide les autorités les plus célèbres et étayant sa thèse des données acquises par l'expérience en d'autres pays, et des résultats obtenus là où cette réforme est accomplie. Il y a bien longtemps, il est vrai, que cette manière de tuer les gens, que le meurtre sous une forme quelconque est autorisé par les lois des divers pays. J'irai plus loin que mon honorable ami en déclarant

que je suis contraire, en principe général, à la suppression de la vie par la guerre. Que la guerre soit chose nécessaire en certains cas, cela va sans dire; mais ces cas sont devenus beaucoup plus rares qu'à l'époque où l'arbitrage par l'épée semblait le seul moyen de vider les différends internationaux. A cette époque-là—nous sommes peut-être encore trop enclins à suivre les exemples de jadis—on était d'autant plus célèbre qu'on avait tué plus de ses semblables; on tirait l'épée pour un rien et, chose étrange—ou plutôt, il n'y a rien d'étrange à cela—on appliquait la peine de mort d'une main aussi généreuse. Voilà un état de choses auquel il ne conviendrait pas de retourner. Le monde, il est vrai, a avancé rapidement dans la voie du progrès, et aujourd'hui la vie est considérée comme une chose plus sacrée qu'elle n'était autrefois. Néanmoins, je suis fermement convaincu qu'en notre pays la vie des gens n'est pas aussi respectée qu'elle devrait l'être. Qu'il me soit permis de faire un bout de critique à ce sujet.

Je considère que notre système d'éducation est défectueux en ce qu'il ne fait pas ressortir sur la jeunesse le caractère sacré de la vie humaine. Les livres d'histoire, les romans que nous lisons, et même les manuels que nous mettons entre les mains des enfants font l'éloge des hommes qui ont remporté des succès en massacrant leurs semblables.

Parfois les romans vont jusqu'à glorifier des personnages qui ont, non pas tué des ennemis sur le champ de bataille, mais égorgé de simples particuliers sans provocation aucune. Je considère que ce serait un véritable bienfait pour l'Etat si l'on insérait dans les livres de classe certains chapitres propres à amener la jeunesse à tenir la vie humaine comme chose très sacrée, et à la convaincre que l'effusion du sang est peut-être le plus grand crime qui se puisse commettre.

Dans toutes mes lectures—et je dois dire que j'ai grandi au sein d'une famille où les questions théologiques venaient fréquemment sur le tapis—je n'ai jamais rien trouvé qui, au point de vue divin, changeât quoi que ce fût aux Dix Commandements. Je n'ai encore rien trouvé qui soit de nature à me convaincre qu'il y a lieu de modifier les Dix Commandements au moyen d'une loi humaine. Le commandement où il est dit: "Tu ne porteras pas de faux témoignages contre ton prochain" est encore aussi absolu qu'à l'époque où il fut écrit, et notre loi le maintient en rendant passible de peines quiconque rend un faux témoignage contre son prochain. Mais le commandement "Tu ne tueras point", la loi humaine l'a modifié en autorisant l'Etat à tuer quand bon lui semblera, tout en interdisant au particulier de le faire.

Bien que j'aie beaucoup étudié la question, je n'ai jamais entendu un raisonnement qui m'ait convaincu qu'un homme, ou un groupe d'individus, ait le droit, ou ait jamais eu le droit de rendre des lois l'autorisant à tuer l'un de ses semblables. Je suis d'avis que seul celui qui a donné la vie a le droit de l'enlever.

On me demande sur-le-champ: Celui qui enlève la vie devra-t-il échapper au châtiment? Celui qui enlève la vie à son semblable pêche contre la loi humaine et contre la loi divine et doit, il va sans dire, recevoir un châtiment. Mais je soutiens que la peine de mort n'est pas autorisée par la loi divine, et je doute du droit qu'a un homme, au point de vue de la morale, de rendre des lois qui lui permettent de transgresser ce commandement toujours nouveau, quoique ancien; "Tu ne tueras point." En rendant des lois semblables, ne nous en tenons-nous pas rigoureusement à l'ancienne loi qui a été établie et appliquée par nos ancêtres lorsqu'ils n'avaient pas encore atteint, nous le soutenons du moins, au degré de civilisation et d'instruction auquel nous sommes parvenus? Le monde évolue et nous devons évoluer avec lui.

En appliquant la peine de mort à nos semblables, je ne vois pas que nous leur appliquions une loi différente de celle que nous appliquons aux bêtes. Dans les différentes provinces des textes de loi prescrivent qu'on peut mettre à mort certaines bêtes lorsqu'elles commettent des dégâts, et on ne saurait nier que nous appliquions les mêmes lois à nos semblables lorsque nous disons: Si quelqu'un commet certaines déprédations, mettez-le à mort.

Je mets qui que ce soit au défi de citer la loi divine pour justifier un tel acte. J'ai des convictions profondes sur ce sujet. Elles ne sont pas nées d'aujourd'hui; je les ai entretenues toute ma vie, et je ne suis pas sans avoir étudié la question. Il y a quelques années, étant membre de la législature d'Ontario, j'ai eu l'occasion de faire certains relevés statistiques que le représentant de Montréal a rappelés en partie aujourd'hui. A l'heure qu'il est, je

ne les ai pas en mémoire, mais je me suis alors convaincu que, dans tous les états de la République ou la peine de mort avait été abolie, les avantages étaient manifestes et le nombre des meurtres n'avait pas augmenté.

On a aujourd'hui comparé la criminalité dans les Provinces maritimes et dans l'état du Maine. Je soutiens que cette comparaison n'est pas juste. Dans l'état du Maine, la loi supprimant la peine de mort n'est pas récente; mais si l'on prend un des états de la République où la peine de mort a été abolie en ces dernières années, et si l'on compare la criminalité pendant un certain temps avant et après cette abolition, on s'apercevra promptement des résultats avantageux qui en sont découlés.

M. PELLETIER: Comment l'honorable député explique-t-il ce fait?

M. GRAHAM: Les hommes deviennent meilleurs de jour en jour, et malgré les anciens décrets "œil pour œil, dent pour dent" et "par l'homme sera versé le sang de celui qui aura répandu le sang humain", ces maximes disparaissent graduellement devant les idées nouvelles d'une autre époque. Les hommes d'aujourd'hui sont portés à se laisser guider par le sermon sur la montagne plutôt que par les maximes qui avaient cours Il y a plusieurs siècles. C'est le résultat de l'instruction et du traitement accordé à l'homme que les influences morales relèvent, et de ce qui, selon moi, est aussi puissant, les sentiments d'humanité qui porte chaque homme à avoir dans un semblable un ami, et non un ennemi.

Jadis le monde entier portait beaucoup d'intérêt à l'érection de monuments en l'honneur de ceux dont la bravoure s'était affirmée sur les champs de bataille—et ceux-là étaient de grands hommes. Mais cet âge passe rapidement et à l'avenir on élèvera des monuments, non à ceux dont les exploits ont consisté a exterminer leurs semblables, mais à ceux dont la bonté aura fait du bien aux autres au cours de leur carrière.

Je suis entièrement convaincu—et toute la députation, j'en suis certain, se rangera à mon avis—que le principal devoir de tout être humain, surtout des membres de cette Chambre, est de laisser le monde un peu meilleur à cause de leur passage dans la vie, et tout ce qui tend à cette fin doit avoir notre plus cordial appui.

La peine de mort diminue-t-elle le nombre des crimes? Je crois que non. J'y suis opposé parce que je suis d'avis qu'on ne tient pas compte de l'objet du châtiment lorsqu'on applique celui-ci. On aura beau raisonner quand quelqu'un est condamné à mort, on a coutume de se dire: "C'est bien fait." Tel n'est pas le sentiment qui anime le législateur. Si nous revenions à l'époque de la loi du talion, il y aurait très peu de membres de cette Chambre qui ne seraient pas, figurativement parlant, aveugles ou édentés. Personne d'entre nous ne veut que cette loi lui soit appliquée; nous sommes toujours prêts à nous réclamer de l'humanité, nous reposant sur la bonté de cœur de nos semblables pour qu'ils nous traitent comme ils voudraient être traités.

Je ne crois pas que la peine de mort offre aucun avantage. Quel est l'objet de la punition? Ce n'est pas de traiter le coupable comme il le mérite, bien que ce soit là l'opinion de bien des gens, la punition d'une faute a deux objets. L'un est de protéger la société, l'autre est de réformer l'individu. Si la société doit être protégée, elle le sera autant si l'on emprisonne le criminel pendant le reste de ses jours et si on l'oblige à contribuer au bien-être de la famille qu'il a peut-être privée de son chef ou, s'il en est autrement, à faire profiter l'Etat de son travail. La société est aussi bien protégée de cette manière que par la pendaison du coupable et le spectacle donné au monde d'une nation entière s'emparant d'un individu sans défense et le mettant à mort au nom de la loi.

Vous ne tomberez peut-être pas d'accord avec moi, monsieur l'Orateur, mais je crois qu'il y a dans chaque homme quelque chose de bon qui peut être cultivé si cet homme est dans un milieu favorable et reçoit l'instruction voulue.

Je soutiens énergiquement qu'il y a peu de criminels dans le monde qui, convenablement traités ne se réhabiliteraient pas à leurs propres yeux, sinon aux yeux de la société. Il ne serait peut-être pas toujours sans danger de les remettre en liberté, mais je crois qu'en faisant l'examen des quatre cinquièmes des criminels du Canada, on pourrait, grâce à l'influence d'un bon entourage et à un enseignement convenable, retirer plusieurs d'entre eux de la voie du crime et en faire de bons citoyens, pour cette vie et pour l'éternité.

Persuadé que l'Etat lui-même a tort d'enlever la vie, je suis en faveur de la motion de mon honorable ami. J'appuie

aussi cette motion parce que je crois que la peine de mort ne protège pas mieux la société que l'emprisonnement perpétuel, et parce que je suis d'avis qu'on pourrait en plusieurs cas ramener dans le droit sentier ceux qui perdent la vie et déshonorent à jamais leurs familles et leurs proches.

J'ai traité ce sujet avec chaleur; je l'ai toujours eu à cœur et je suis bien aise d'avoir l'occasion d'appuyer ce projet de loi. Sans dévoiler de secrets, je puis dire—et les ministres se rendront mieux compte du sens de mes paroles—que l'une des épreuves les plus cruelles de mon passage au ministère a été d'avoir à décider ces cas, croyant du fond du cœur que l'Etat n'avait moralement pas le droit d'imposer la peine de mort, que cela n'était pas dans l'intérêt de la société et que cela privait les individus de toute chance de se racheter. Vous comprendrez facilement dans quelle situation je me suis souvent trouvé lorsque j'ai eu à me prononcer sur des questions semblables. Je parle avec force, je crois ce que j'ai dit et je suis d'avis que la Chambre ne pouvait pas mieux employer une heure ou deux qu'à discuter ce grand problème qui devra recevoir une solution dans quelques années. J'espère que ce qui se dira tendra à un résultat qui me semble juste: l'abolition de la peine de mort au Canada.

M. W. F. NICKLE (Kingston): J'ai écouté avec un vif intérêt les commentaires des représentants de Montréal (M. Bickerdike) et de Renfrew-sud (M. Graham), qui tous deux ont traité froidement un sujet qui doit intéresser le pays et ont donné cours à leurs convictions intimes. Si j'ai bien saisi leur thèse, ils croient tous deux que la peine de mort est un mal et que son application ne détourne pas du crime. Je suis persuadé que j'aurais le mauvais rôle, si j'entreprenais de discuter avec le représentant de Renfrew (M. Graham) à coup de citations des écritures. Cependant, j'ai été un peu surpris de voir que l'honorable député, pour établir l'immoralité—passez-moi l'expression—de la peine de mort, ne s'est appuyé que sur l'une des lois de Moïse. Le représentant de Renfrew-sud a fait observer à la Chambre, que l'un des dix commandements dit:"Tu ne tueras point". Mais n'oublie-t-il pas un autre principe fondamental, tant de la loi de Moïse que des Ecritures.

N'étant pas absolument certain du texte, j'ai pris la précaution d'envoyer chercher une bible à la bibliothèque, et j'y trouve que lorsque Noé sortit de l'arche, l'Eternel lui donna ses commandements, parmi lesquels se trouvait celui-ci: "Celui qui répandra le sang de l'homme, par l'homme son sang sera répandu, car Dieu a fait l'homme à son image". Je dis donc que si l'on doit se baser sur les Ecritures pour donner raison à ceux qui croient dans la peine capitale, ce verset, à mon avis, s'applique parfaitement. La Bible contient d'autres passages à l'appui de cette opinion, entre autres que mon bon ami a cités, celui-ci: Celui qui répand le sang de l'homme, par l'homme son sang sera répandu, et cet autre: Celui qui tue un homme sera sûrement mis à mort. Ces passages prouvent clairement que la loi de Moïse approuvait la peine capitale.

Mon bon ami de Renfrew-sud passe ensuite de l'Ancien au Nouveau Testament pour appuyer son attitude. Il met de côté ce que l'on pourrait appeler la justice des Ecritures pour s'en tenir à la miséricorde; il va de Moïse comme juge, au Christ comme sauveur, et essaie à l'aide du Nouveau Testament de justifier une croyance qu'il considère juste. Mais ne devons-nous pas ce soir discuter cette question plutôt au point de vue de la justice qu'au point de vue de la miséricorde? Si nous songeons à épargner la vie du criminel, ne devons-nous pas considérer aussi l'effet de cette clémence dans la société? J'arrive donc au deuxième point de mon argumentation, que la peine capitale est nécessaire pour protéger la société.

L'honorable député de Montréal nous a parlé, cet après-midi, des coutumes et des lois ridicules du 18e siècle. Je ne me crois pas obligé ce soir de défendre ou d'expliquer ces lois. La Chambre sait parfaitement, et elle devra convenir, de même que tous ceux qui ont lu quelque peu doivent être venus à la conclusion que dans le 18e siècle il y avait beaucoup de choses ridicules, plusieurs choses que plusieurs d'entre nous aujourd'hui ne voudraient pas défendre et auxquelles personne ne croit plus. Je m'accorde donc avec l'honorable député de Montréal lorsque je dis que la société a fait un progrès radical.

Mais si la société a avancé, si les innovations ont été des améliorations, il ne s'ensuit pas nécessairement que nous devons abandonner entièrement les anciennes méthodes qui ont donné une pleine satisfaction et en chercher de nouvelles.

L'honorable député (M. Bickerdike) nous a cité aujourd'hui des opinions de différents hommes au sujet de la peine capitale. Dans

une question de ce genre il n'est que raisonnable de supposer que les opinions varient suivant les personnes; mais je veux lui signaler un extrait de la vie de Johnson par Boswell pour lui démontrer quel changement radical a subi l'opinion publique au sujet de cette question. La coutume a existé autrefois en Angleterre, que le peuple faisait une procession depuis Newgate jusqu'à Tyburne où les criminels étaient exécutés; et lorsque cette procession a été abandonnée, et lorsque le condamné n'a plus été promené dans les rues avant d'être mis à mort, voici ce que Johnson aurait dit:

Cet âge est pris de folie pour les innovations; on veut que tout dans le monde soit fait d'une manière nouvelle: Tyburne même n'échappe pas à la furie de l'innovation..... Non, monsieur, a-t-il dit avec véhémence, ce n'est pas une amélioration; on ne veut plus l'ancienne coutume qui rassemblait un nombre de spectateurs. Mais, monsieur, le but des exécutions est de rassembler des spectateurs. Si elles n'attirent pas des spectateurs, elles ne répondent pas à leur fin. L'ancienne méthode donnait satisfaction à tout le monde; le public aimait la procession et le criminel y trouvait un appui.

Je ne crois pas qu'il y ait un homme dans cette Chambre qui approuve aujourd'hui ces idées. Pas un d'entre nous ne voudrait tenter de défendre les orgies horribles qui avaient lieu autrefois à une pendaison, lorsque l'on faisait des paris sur le nombre de minutes que le condamné vivrait ou si l'exécution serait bien faite ou non.

Plus j'ai lu, plus j'ai été convaincu comme avocat de la nécessité et de l'effet salusalutaire de la peine capitale. Je pourrais bien dire que je suis d'avis que la peine capitale diminuera le nombre des meurtres, comme d'autres peuvent exprimer une opinion contraire, mais les statistiques sont cruelles. Je tiens à la main un ouvrage sur la criminalité publié en 1914, et voici quelques extraits de ce qu'écrit le savant auteur:

En Belgique, ainsi que l'a dit un procureur général de ce pays, la croyance que la peine de mort était une chose du passé, répandue dans la masse du peuple par le fait de l'attitude du Gouvernement à l'égard des sentences de mort durant quelques années avant 1850, a été suivie par une augmentation dans le nombre des crimes les plus graves depuis cette année-là.

Et après l'année 1863 qui a vu un retour à dla pratique de gracier les criminels, les crimes les plus graves se sont multipliés dans une proportion alarmante, à mesure que la croyance dans l'abolition de la peine de mort se fixait davantage dans l'esprit du peuple. En effet, de 1865 à 1880, les procès pour meurtre ont augmenté de 34 à 120.

[M. Nickle.]

En Prusse, où pendant plusieurs années très peu d'exécutions capitales ont eu lieu, les statistiques criminelles indiquent une augmentation continue dans le chiffre des homicides durant la période qui commence à l'année 1854 et se termine avec l'année 1880: de 242 qu'il était au commencement de la période, le chiffre s'est élevé par une progression ininterrompue à 518 en 1880. En Suisse, comme résultat de l'abolition de la peine de mort en 1874, on a constaté une augmentation dans le nombre des homicides, estimé à 75 p. 100 pour cinq ans seulement; circonstance qui a décidé plusieurs cantons à rétablir la peine capitale.

En France, tant que les sentences de mort ont continué à être exécutées régulièrement, il y a eu diminution dans le nombre des crimes les plus graves. Mais en 1878, le président Grévy, désirant apparemment faire une expérience "in anima vili" n'a permis que sept exécutions; en 1880 il n'en a laissé faire que deux, et en 1881 une seulement. Dès que le monde des criminels a vu cette clémence, les meurtres sont devenus plus fréquents. Le nombre des condamnations à mort s'est élevé de 31 qu'il était en 1877 à 35 en 1880. Les condamnations pour parricides qui étaient de 8 en 1878 avait atteint le chiffre de 14 en 1882. Durant cette dernière période le nombre des meurtres augmenta de 36. Mais les protestations de l'opinion publique ont fait que depuis le pouvoir de gracier a été exercé moins souvent. Des condamnés à mort entre les années 1886 et 1900 presque la moitié ont été exécutés, et le résultat a été que le nombre de meurtres a diminué de 224 à 175.

Un correspondant m'écrit du Chili que la pratique de commutation systématique de la peine de mort en 15 ou 20 ans de "presidio" a été accompagnée d'une augmentation constante dans le nombre des meurtres et homicides volontaires, ces crimes montrant entre 1898 et 1902 une augmentation moyenne de 250 par année, c'est-à-dire 35 p. 100,000 habitants. Celui qui m'écrit m'informe que la fréquence extraordinaire d'attaques contre la vie humaine rend la colonisation presque impossible. Les paysans sont tenus dans un état continuel de terreur et ils veulent abandonner la vie rurale. En dépit de tout cela les journaux et les politiciens continuent à prêcher la "l'assassinophilie".

En Italie, où, à l'exception de l'armée, aucune exécution n'a eu lieu depuis 1876, le crime dans ses formes les plus graves a atteint des proportions presque incroyables. Comparée avec l'Angleterre, ou la moyenne annuelle des homicides n'est que de 300, l'Italie avec une population presque égale, donne une moyenne annuelle de 3,814 homicides, dont presque un tiers sont de véritables meurtres. Il s'est produit peu de changements depuis 1892 dans ces chiffres; en 1899 ils étaient de 3,586.

Si l'on veut chercher la moyenne des homicides dans le monde entier, je trouve—et je cite maintenant du livre "Modern Theories of Criminality"—les chiffres suivants:

Les statistiques démontrent que les crimes sanguinaires sont plus nombreux que tous les autres. Voici un tableau donnant le chiffre des homicides de tous degrés pour un million d'habitants.

Etats-Unis d'Amérique	120
Italie	95 à 98
Espagne	74 à 77
Hongrie	74 à 77
Autriche	23 à 26
France	14 à 17
Belgique	14 à 17
Suisse	14 à 17
Danemark	14 à 17
Suède	11 à 14
Allemagne	3 à 11
Angleterre et Ecosse	5 à 3
Hollande	5 à 3

Je crois, monsieur l'Orateur, que ces chiffres prouvent clairement que la peine de mort est un préventif. L'Angleterre a toujours maintenu rigoureusement la peine capitale. Elle a eu soin de protéger la vie des aliénés en faisant examiner les accusés par des médecins aliénistes et des spécialistes, mais elle a toujours déclaré hautement au peuple que celui qui prend la vie de son semblable, s'il est trouvé coupable, devra payer ce crime de la sienne, et j'attribue à l'application vigoureuse de ces lois et à la justice des condamnations la droiture de sa population et son respect de la loi, et je crois que si l'on adopte les mêmes méthodes au Canada le résultat sera semblable.

Si l'on considère cette question au point de vue des besoins du présent, je crois que ce serait loin d'être sage de tenter l'expérience que propose le député de Montréal. Jamais dans l'histoire de notre pays nos rives ont-elles été inondées par un élément étranger comme elles le sont aujourd'hui. Un grand nombre d'immigrants viennent du sud de l'Europe, où les idées de patriotisme, de droit et de justice sont complètement différentes des nôtres. Ces populations croient que le droit réside dans le pouvoir de l'individu, que la force prime le droit, et que la justice sert l'intérêt du plus fort; que chaque homme a le droit de se venger lui-même du mal qu'on peut lui avoir causé. Je crois que ce serait un grand malheur pour notre pays, plus spécialement pour l'Ouest, si on laissait croire aux émigrants du sud de l'Europe que s'ils prennent la vie de leurs semblables, ils seront soustraits à cette responsabilité qui existe dans notre pays depuis de si nombreuses années.

Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps pour expliquer davantage mes vues sur cette question, mais comme l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a dit qu'il était en faveur de la résolution parce qu'il la croyait juste, et parce qu'il était d'opinion que la peine capitale n'était pas un préventif, je dis que je suis en faveur de la peine de mort parce que je crois qu'elle est juste, et je crois aussi que les statistiques prouvent d'une façon concluante qu'elle est un préventif contre le crime.

M. LEVI THOMSON (Qu'Appelle): Bien que je n'approuve pas quelques-uns des motifs invoqués par le député de Montréal (M. Bickerdike) et l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), je reste d'accord avec ces messieurs dans leur conclusion générale, en ce sens que je ne considère pas judicieux au point où nous en sommes de notre histoire, de permettre l'infliction de la peine capitale. L'honorable député (M. Bickerdike) a débattu une des propositions qu'il m'est impossible d'approuver, en raison de la trop large interprétation qu'on en a faite; je veux dire le commandement: Homicide point ne seras. L'honorable député de Kingston (M. Nickle) est allé trop loin dans l'autre sens; il a donné une interprétation trop large au texte de Moïse: Quiconque aura versé le sang d'autrui périra par la main de l'homme. Si l'auteur de la proposition a exagéré, sûrement, l'honorable député de Kingston exagère de son côté. Il est parfaitement exact que la loi de Moïse autorisait la peine capitale dans certains cas, mais l'honorable représentant de Kingston va-t-il s'autoriser de cela pour dire que nous devons appliquer la peine capitale dans tous les cas prévus par la loi de Moïse? Va-t-il se trouver un seul député en cette enceinte pour le dire? Non? Et pourquoi? Parce qu'on reconnaît ceci, bien qu'on ne le dise pas en propres termes, que les lois qui convenaient à l'époque de Moïse ne conviennent pas à notre époque. Si j'ai bien compris l'honorable député de Montréal (M. Bickerdike), il a paru accepter la théorie d'après laquelle tout meurtrier serait atteint d'aliénation mentale. Je ne saurais accepter cette doctrine, mais je vais tâcher d'établir que, si cette théorie n'est pas fondée en fait, elle renferme cependant un élément de vérité. Une autre pensée qui paraît l'inquiéter, c'est que les juges, les représentants du ministère public et les bourreaux, qu'il semble vouloir tous ranger dans une même catégorie, doivent avoir la conscience très mal à l'aise. Je n'ai jamais fait fonction de bourreau, ni de juge, mais j'ai déjà représenté le ministère public, et ma conscience ne m'a jamais fait de reproche, bien que j'aie eu à poursuivre des hommes qui ont été mis à mort à cause de leurs crimes. A mon avis, c'est là une

considération sans la moindre portée. Je ne pense pas que la conscience d'aucun juge, d'aucun représentant du ministère public, d'aucun bourreau ne le tourmente. Je le répète, bien que je n'approuve pas tous les arguments avancés par l'honorable député, je suis d'accord avec lui quant à sa conclusion principale: que nous sommes arrivés à un point de notre histoire où nous pouvons nous dispenser d'infliger la peine capitale. Il est vrai que l'honorable député de Kingston (M. Nickle) ne paraît pas vouloir le reconnaître. Il semble d'avis qu'au point où nous en sommes, nous ne devrions pas songer à pareille chose. Si l'honorable député de Kingston avait soumis des statistiques établissant que les meurtres sont plus nombreux à l'époque actuelle que par le passé, nous pourrions hésiter. Mais je ne pense pas qu'il puisse le faire. Je n'ai pas d'autorités par devers moi; je n'ai pas fait de recherches spéciales pour la circonstance actuelle, mais il serait dans l'erreur, suivant moi, en prétendant que les crimes de cette nature sont aujourd'hui plus nombreux.

D'une part, les protagonistes de la mesure actuelle prétendent que dans les pays où la peine de mort a été abolie les crimes de cette nature sont moins nombreux que dans les pays où l'infliction de la peine capitale est encore en vigueur. Le député de Kingston cite des statistiques pour établir le contraire. On dit que les chiffres ne sauraient mentir, mais très souvent elles donnent le change, et d'une manière générale il n'est pas difficile de trouver des statistiques à l'appui du pour et du contre dans la plupart des questions. Je suis bien persuadé qu'on pourrait trouver des chiffres établissant tout le contraire de la prétention émise par le département de Kingston.

L'honorable député de Carleton (M. Carvell) a dit, et avec raison, que nous sommes très sujets à être influencés par notre propre expérience et nos propres observations personnelles. J'ai été mêlé à un cernombre d'affaires de cette nature, et il est possible que dans une certaine mesure je me sois laissé influencer par ce dont j'avais été témoin. Bien que, je dois l'avouer, je n'aie jamais fait une étude spéciale de la question, je me suis efforcée de me familiariser avec le sujet dans ses grandes lignes et de m'éclairer dans mes conclusions, non seulement de ma propre expérience, mais aussi, par la lecture, de celle des autres. La connaissance d'affaires criminelles que j'ai acquise dans les livres me suggère à peu près la même conclusion que celle à laquelle j'étais arrivé comme résultat de mes observations personnelles, l'examen d'affaires qui m'étaient confiées.

Apparemment, on est unanime à reconnaître que l'infliction de la peine de mort pour tel ou tel crime fait horreur par elle-même. Nous sommes tous d'accord sur ce point. Il est horrible de songer que l'Etat va réunir toutes ses forces et mettre à mort un homme incapable de se défendre. Tout homme à l'esprit bien fait se révolte à cette pensée; personne ne le niera, je pense. Si l'on reconnaît la justice de ma prétention, (et on ne saurait faire autrement, je pense), j'irai plus loin et je dirai qu'on est forcé de reconnaître par suite que la peine de mort ne devrait être infligée que si elle est d'absolue nécessité. La question est donc: Est- elle d'absolue nécessité? (Exclamation). Peut-être l'expression est-elle trop forte, je dirai plutôt: Est-elle raisonnablement nécessaire? Nos honorables collègues de l'autre côté (la droite) préféreront peut-être ce qualificatif.

Tous reconnaîtront, je pense, qu'à moins d'être nécessaire, la peine de mort ne doit pas être infligée. Chacun sera d'avis, je pense, que l'application de la peine capitale par l'Etat ne doit pas être permise si elle n'est réellement nécessaire, que la pratique est horrible et repoussante pour tout esprit bien fait. Si on le reconnaît, alors il appartient à ceux qui veulent maintenir cet usage de le justifier. A eux de montrer qu'il est nécessaire dans l'intérêt de l'Etat, et qu'il serait imprudent de l'abolir.

Quelques adversaires du projet ont affirmé que dans certains pays où la peine capitale avait été abolie, on l'avait inscrite de nouveau dans le code pénal. L'honorable député de Kingston prétend, je pense, que dans certains cantons de la Suisse, on l'a rétablie.

Un DEPUTE: En France également.

M. AVILA WILSON: Elle n'a jamais été abolie en France.

M. THOMSON: Je laisserai à ces messieurs le soin de débrouiller cette question. Personne ne niera, je pense, que dans presque tous les pays où la peine de mort a été abolie, on ne l'a pas rétablie. S'il s'était élevée une plainte générale que dans les pays où la peine de mort avait été abolie,

les crimes de cette nature se multipliaient, sans doute on se serait hâté de rétablir la peine capitale. Si en règle générale on ne l'a pas rétablie, c'est donc qu'on préfère le système actuelle à l'ancien. Quels que soient les inconvénients du régime actuel, on n'a pas voulu rétablir l'ancienne coutume, preuve que le régime actuel est préférable.

Il ne me reste plus qu'à traiter un aspect particulier de cette question, c'est même en vue de le faire que j'ai pris la parole. Je veux parler de l'état psychologique de l'homme qui commet un crime de cette nature. J'ai déjà dit que je ne partageais pas l'avis de l'honorable représentant de Montréal (Saint-Laurent), qui paraît être d'opinion que tout meurtrier est aliéné. Je ne pense pas que ceux qui commettent des meurtres soient aliénés, ou du moins que nos tribunaux les jugeraient tels au point de vue légal. Cependant, il y a lieu de tenir compte de l'état psychologique de celui qui commet un pareil crime, et je reconnaîtrai, pour le bénéfice de l'honorable député de Carleton, qu'ici je subis plus ou moins l'influence des faits dont j'ai été moi-même témoin. Si j'en juge par l'impression que m'ont laissée les faits dont j'ai moi-même été témoin, et que mes lectures au reste n'ont fait que corroborer, tous les criminels peuvent être répartis dans l'une ou l'autre de deux classes, suivant l'état d'esprit dans lequel ils se trouvent. Généralement le criminel aura été influencé dans une mesure par chacun de ces ordres de faits, mais en tout cas par l'un ou l'autre. Ou bien le criminel est dans un état de surexcitation cérébrale, tellement absorbé par le désir d'assouvir sa passion, qu'il ne songe nullement aux conséquences de son acte. C'est le fait général. J'ai été chargé de la poursuite de quatre affaires où les accusés ont été condamnés, trois pour meurtre, et un pour homicide involontaire, et dans trois de ces cas sur quatre, tel était bien l'état psychologique de ceux qui avaient commis ces crimes. Je suis bien persuadé qu'aucun de ces quatre hommes ne songeait le moindrement aux conséquences de son acte en ce qui le concernait lui-même. Il leur était parfaitement égal que le châtiment de leur acte fût l'échafaud, ou la détention perpétuelle ou une amende d'un dollar. Tel est l'état général d'esprit de celui qui commet un meurtre. Qualifiez cela d'insanité, si vous l'aimez mieux; je dis que cet homme n'est pas dans son bon sens mais il n'est pas aliéné. Il est dans cet état d'esprit où la pensée des conséquences de son acte ne font aucune impression sur son esprit

Un DEPUTE: Et celui qui commet un meurtre avec préméditation?

M. THOMSON: L'individu auquel l'honorable député fait allusion, comme déjà un de nos collègues l'avait fait avant lui, est celui qui est bien convaincu que jamais on ne le découvrira. Je ne pense pas qu'il se trouve dans la députation quelqu'un pour me contredire. Le meurtrier, à moins d'être dans l'état d'esprit que je viens d'indiquer où il ne réfléchit nullement aux conséquences de son acte, est bien persuadé qu'il ne sera jamais découvert.

Réfléchissons quelque peu là-dessus. S'il n'avait pas été dans cet état d'esprit aurait-il commis son crime? Prenez le cas des Italiens auquel a fait allusion l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell). Peut-être l'honorable député se figurait-il que ces hommes n'auraient pas commis le crime dont ils se sont rendus coupables, s'ils avaient su que le châtiment serait la corde.

J'ai le plus grand respect pour l'opinion de mon honorable ami, mais je ne crois pas qu'il ait beaucoup étudié la question. Si ces Italiens avaient cru que leur crime serait découvert l'auraient-ils commis pour la petite somme d'argent qu'il leur a rapporté? Quel bénéfice auraient-ils tiré de l'argent, s'ils devaient être, à la suite de leur forfait, emprisonnés pour la vie; en supposant que ce fut là le châtiment qu'ils dussent attendre? Il peut se faire que ces Italiens préféraient à l'échafaud l'emprisonnement à vie, mais d'autres aimeraient mieux être pendus que d'être enfermés pour tout le reste de leur existence. Ma prétention est qu'ils n'eussent jamais commis de crime, s'ils n'avaient pas pensé qu'ils ne seraient jamais découverts.

Je ne crois pas qu'il se présente un cas sur dix mille, dans un pays civilisé, qui ne puisse être classé dans l'une ou l'autre des deux alternatives suivantes: ou bien un homme est dans un tel état d'esprit qu'il oublie complètement les conséquences qu'aura son acte, à cause de l'empire exercé sur lui par la passion qui le domine, ou bien il se figure qu'il ne sera jamais découvert.

M. WILCOX: Quel a été la part de l'alcool dans ces crimes?

M. THOMSON: Je classerais ces crimes dans la première alternative, parce que j'ai

remarqué que ceux qui sont ivres n'ont plus aucune idée des conséquences qui peuvent résulter de leurs actes.

C'est le résultat de mes observations; je n'ai aucune expérience personnelle.

Si j'ai raison de prétendre que ceux qui commettent des crimes tombent dans l'une des deux catégories que je viens d'indiquer, quelle importance pourra avoir comme préventif, l'idée qu'ils s'exposent à être emprisonnés à vie ou pendus? On nous dit que c'est un préventif pour d'autres. Je ne le crois pas. Un homme sera-t-il détourné d'un crime parce qu'il sait qu'il sera emprisonné pour la vie et non pendu? S'il existe de tels être ils sont si peu nombreux qu'il n'est pas nécessaire de s'arrêter à quelques cas isolés. Si la pendaison doit servir de préventif pour les autres alors que la coutume, condamnée par ceux qui s'opposent au bill, soit remise en honneur et que les exécutions soient rendues publiques. Si l'on a pour but de détourner la masse de ces crimes nous devrions la faire assister aux exécutions, afin qu'elle sache ce que c'est que d'être pendu. Toute personne qui aura vu pendre n'aura plus aucun désir d'être pendu. Bien que je n'aie pas été complètement convaincu par les arguments des honorables députés qui ont parlé en faveur du bill, je crois tout de même qu'il vaudrait mieux, dans l'intérêt de l'humanité, pour le pays et à tous les points de vue, que nous supprimions la peine capitale.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac) : Je pense que tous seront d'accord avec moi pour affirmer que le bill présenté par l'honorable député de Saint-Laurent (M. Bickerdike) a assez d'importance pour qu'on lui consacre plus qu'un instant d'attention. J'ai écouté avec soin les arguments pour et contre qui ont été émis sur la question, afin d'éclairer mon esprit sur un sujet aussi important. L'honorable député a dit que lorsque l'Etat condamne un homme à mort c'est affirmer que cet homme n'est plus digne de la vie de ce monde. Il a argué de cela qu'un homme qui n'est pas digne de la vie de ce monde l'est encore moins de la vie céleste, et que par conséquent l'Etat assumait alors la responsabilité de vouer au malheur l'avenir de cet homme.

Ceux qui ont parlé en faveur du projet de loi ont prétendu que le plus grand malheur qui pouvait arriver à un homme c'était de perdre la vie. Ils favorisent sans doute consciencieusement et par humanitarisme l'abolition de la peine de mort. Je ne crois pas, pour ma part, que le plus grand malheur qui puisse arriver à un homme soit la perte de la vie. Je ne sais pas s'il est pire pour un homme d'endurer quelques instants d'angoisse, suivis de l'oubli de tout, que d'être condamné à passer toute sa vie derrière les murs d'une prison, de passer ses jours sur le tas de pierre, d'être reconduit à sa niche le soir, d'en sortir le matin un être plus dégradé encore, d'y être ramené le soir plus semblable à la brute qu'il ne l'était le matin, d'être forcé de se soumettre à toutes sortes d'humiliations, à la torture mentale, à la douleur physique et aux tourments imposés par des officiers payés, dont les pouvoirs non contrôlés sont plus considérables mêmes que ceux du juge qui a prononcé la sentence. Je me demande s'il n'est pas pire de trancher d'un coup le fil de l'existence d'un homme, à une époque où il est encore dans un état d'esprit assez sain pour faire un dernier appel à la miséricorde du Tout-Puissant, que de le garder derrière les murs d'une prison où il pourrira mentalement et physiquement, et deviendra incapable de se recommander à la miséricorde de Dieu. Est-ce que la pendaison ne serait pas pire que l'emprisonnement à vie. Si l'on posait la question aux prisonniers détenus à Kingston sous la garde de l'administration qui y a régné pendant des années, je me demande si la majorité d'entre eux, s'ils étaient appelés à choisir entre la pendaison et la condamnation à vie, ne répondrait pas: Apportez la corde.

La pendaison n'est pas si terrible après tout. Un Irlandais prétendit même un jour qu'elle n'avait rien de terrible après qu'on en avait pris l'habitude. Il y a des gens en ce pays qui occupent des situations élevées et qui touchent de forts traitements, qui attachent plus d'importance au remontage d'une pendule qu'à la pendaison d'un homme, ou que de sauver un homme de la pendaison. Il y a plus de deux ans que j'ai rapporté le fait, qui a été amplement prouvé et je puis le rappeler, ce soir, d'un fonctionnaire qui réprimanda fortement un gardien de nuit parce qu'il s'était arrêté dans sa ronde pour couper la corde d'un détenu qui s'était pendu dans sa cellure. Il réprimanda le gardien de nuit parce qu'il s'était trouvé en retard pour pour remonter son horloge et il lui dit:

"Laissez-le se pendre, mais remontez votre pendule à temps."

J'ai rapporté le fait au ministre de la Justice, il y a deux ans. Cet homme touche encore son traitement comme fonctionnaire. Ainsi, dis-je, en certains quartiers le simple fait de la pendaison n'est pas considéré aussi sérieusement que le pensent mon honorable ami de Montréal et l'honorable député de Renfrew-sud. Maintenant s'il arrivait à quelqu'un des honorables députés de cette Chambre en retournant chez eux, ce soir, d'oublier de remonter l'horloge avant de se mettre au lit. Si quelque membre de la famille venait à tomber malade, même au point d'être en danger de mort, on pourrait l'excuser de ne pas avoir appelé un médecin, mais on ne lui pardonnerait pas d'avoir négligé de remonter l'horloge. J'espère que j'aurai l'occasion d'en dire davantage sur l'état de choses qui existe dans certaines prisons, plus tard, au cours de la session.

Il y a cependant un aspect de la question de la peine de mort qui n'a pas été envisagé au cours de cette discussion. Nous devons tous admettre, je pense, nous qui avons suivi les journaux et qui avons été témoins, au jour le jour, des événements, qu'il existe dans la population une tendance qui la porte, aussitôt qu'un homme est condamné pour un crime quelconque, et mis en prison, à faire circuler des pétitions et à chercher le moyen de faire bénéficier le détenu de la libération conditionnelle. Les pétitions sont d'occurrence journalière, quelle que soit la nature de la sentence. Si le prisonnier a des amis influents, politiques ou religieux, ou s'il possède des amis qui appartiennent à une société quelconque, immédiatement ils se mettent à l'œuvre et font circuler des pétitions demandant sa libération. On trouve soudainement que sa santé s'en va.

J'ai été vivement réjoui, pendant la dernière enquête au pénitencier de Kingston, par l'individu qui a été la cause de la ruine de la Farmers' Bank et qui est responsable des pertes et des souffrances de milliers de personnes. Il fut appelé à rendre témoignage. Il déclara que tout était pour le mieux; la nourriture était convenable et les conditions sanitaires étaient parfaites; on y prenait beaucoup d'exercice, les gardes étaient si angéliquement parfaits qu'il leur était presque poussé des ailes, tout y était charmant. Mais sa santé se délabrait malgré ce magnifique traitement. Il est vrai qu'on l'employait à des travaux d'écritures, qui ne lui imposaient nulle fatigue excessive. Mais il prétendit qu'on devait le faire sortir parce que sa santé était affectée et il rendit témoignage de la façon que j'ai dite, afin de se gagner la bienveillance d'hommes qui pouvaient peut-être lui obtenir sa liberté. Nous avons eu en ce pays nombre d'exemples qui illustrent parfaitement la tendance que j'ai mentionnée. Il n'y a pas bien longtemps un homme fut condamné au bagne à perpétuité pour meurtre. Il n'était en prison que depuis peu lorsqu'un médecin fit la découverte que sa santé s'en allait en ruine. Un autre médecin fut appelé pour corroborer le premier; et en moins de quelques mois cet homme qui avait délibérément tué son semblable fut libéré de la prison et c'est aujourd'hui un homme libre. De sorte que, en considérant la question de l'abolition de la peine de mort il faut tenir compte de la tendance de la population à faire circuler des pétitions pour faire mettre au large les criminels, quel que soit le crime qu'ils aient commis. Si un meurtrier condamné à la prison et ses amis doivent être encouragés dans l'idée qu'après peu de temps ils pourront par des pétitions faire réduire la durée de sa peine et que le coupable pourra obtenir sa liberté, il ne s'écoulera pas beaucoup de temps avant que certaines gens ne considèrent le meurtre sous le même aspect, j'ai peur, que celui sous lequel on l'envisage dans quelques états du Sud. Je crois que dans l'état du Michigan, où la peine de mort a été abolie, les meurtriers condamnés à la prison sont fermement convaincus—et ils ont tout lieu de le croire en s'appuyant sur l'expérience des autres—qu'ils seront libres après quelques années, grâce à l'influence de leurs amis.

Je ne veux pas prendre le temps de cette Chambre, mais je déclare en terminant que cette question est très importante. La Chambre ne possède probablement pas tous les renseignements et les détails qu'elle devrait raisonnablement avoir afin de la juger en connaissance de cause. Quant à moi, je désirerais obtenir plus de renseignements sur la question avant d'être appelé à donner mon vote. C'est pourquoi je regretterais que l'on insiste pour que le vote soit pris, ce soir. Je ne me suis pas encore formé d'opinion relativement à cette question; mais je dois avouer que le discours prononcé par l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) m'a fortement impressionné; réellement, jamais un discours de l'honorable député ne m'a causé autant d'impression que celui qu'il a prononcé ce

soir. Avant d'être appelé à voter sur cette question, je désirerais me renseigner et je compte bien que l'on n'insistera pas pour que le vote soit pris immédiatement.

M. CHARLES AVILA WILSON (Laval): Monsieur l'Orateur. Il y a à l'ordre du jour, une motion portant le n° 62, et qui est ainsi conçue:

M. Wilson (Laval).—Relevé faisant connaître les noms de toutes les personnes des deux sexes qui ont été trouvées coupables de crime capital en Canada, dans chaque province, chaque année depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 2 février 1914, avec mention du délit et si et comment la sentence a été exécutée, par l'application de la peine capitale ou autrement, et comprenant: (*a*) les noms des personnes trouvées coupables; (*b*) les dates des sentences; (*c*) les crimes dont elles étaient coupables; (*d*)la nature des sentences; (*e*) les noms des juges prononçant la sentence, et (*f*) de quelle manière la sentence a été exécutée.

2. Relevé faisant connaître les personnes, de l'un ou l'autre sexe, trouvées coupables, et pour lesquelles il a été sursis à l'exécution de la peine capitale prononcée contre elles, au cours de la même période, y compris les noms de ces personnes; la date de la sentence; le crime commis; la nature de la sentence; les noms des juges qui ont prononcé la sentence, et les sentence commuées et dans ce dernier cas, la nature de la commutation.

3. Relevé de toutes les personnes en Canada, et dans chaque province, au cours de la même période, trouvées coupables de meurtre ou d'homicide, dont les sentences ont été mitigées, ou qui ont obtenu la grâce complète avec mention des crimes dont elles ont été trouvées coupables, y compris les noms, la date de la sentence, la nature du délit, la nature de la sentence, et la nature et la date de la mitigation de la sentence.

4. Relevé des cas survenus au cours de la même période et dans lesquels appel a été porté par les personnes trouvées coupables de crime capital à Son Excellence le Gouverneur en conseil, demandant l'exercice de la prérogative royale du pardon ou de la mitigation de sentence, y compris les noms de ces personnes; les dates des sentences et les endroits où elles ont été prnoncées; le crime; la nature de la sentence; la date de l'appel et le résultat qui s'en est suivi.

A première vue, mes collègues de cette Chambre ont peut-être cru que j'avais demandé ces renseignements tout simplement dans le but de satisfaire une curiosité morbide. Mais telle n'était pas ma pensée. J'ai demandé la publication de ces renseignements, après que mon ami le député de Saint-Laurent (M. Bickerdike) eût donné avis qu'il présenterait le bill que nous discutons en ce moment. J'ai cru qu'il serait intéressant pour le public, à cette occasion, de savoir: en premier lieu, combien de personnes ont été accusées, en second lieu ont subi leur procès et en troisième lieu ont été condamnées pour des offenses capitales, ainsi que le sort qu'elles ont subi, depuis la confédération jusqu'à maintenant. On me demandera peut-être pourquoi je désire que ce relevé comprenne toute la période qui s'est écoulée depuis la confédération, c'est que la loi sous l'Union, à partir de 1840 . . .

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député parle sur une motion qui n'est pas en délibération.

M. WILSON: Je ne discute pas cette résolution. J'explique simplement que j'ai donné avis de cette motion, à cause du bill que nous sommes à discuter à l'heure actuelle. J'en ai agi ainsi, afin d'obtenir pour moi et mes collègues des renseignements qui nous permettront de mieux discuter le bill de mon honorable ami, à la lumière de faits qui concernent notre propre pays.

Nous ne sommes pas ici pour légiférer pour l'Autriche, l'Allemagne, la France ou même l'empire britannique. Alors ne pensez-vous pas, monsieur l'Orateur, que si nous avions un relevé de toutes ces causes depuis 1867,—et c'est pour cela que je suis d'accord avec mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards),—nous serions en meilleure posture pour discuter cette importante question?

M. l'ORATEUR: Que l'honorable député me permette d'attirer son attention sur la règle qui concerne le point en question. Si la Chambre était arrivée à cette phase de l'ordre du jour, et que l'honorable député fût prêt à proposer sa motion, je suppose qu'il ferait à peu près la même argumentation qu'il fait actuellement; dans ce cas, il parle par anticipation sur une motion dont le tour n'est pas encore arrivé.

M. WILSON: Je retire tout ce que j'ai dit, et je ne ferai plus allusion à l'objet portant le n° 62. Monsieur l'Orateur, il n'y a pas dans cette salle de membre plus respectueux de votre autorité que le député de Laval, quand même on ne lui permettrait pas de lire ses notes. Heureusement pour tout le monde, ce soir, je n'ai pas de notes; je ne jouis pas des mêmes privilèges que le premier ministre. Je regrette de ne pas avoir de notes sur un sujet aussi important; car, j'allais vous le dire, monsieur l'Orateur, je croyais que la discussion de ce bill ne viendrait que plus tard. J'avais tout simplement en vue d'obtenir plus de renseignements. Néanmoins, j'en possède quelque peu sur ce sujet. L'autre jour, à Montréal, un nègre du nom de Campbell a été exécuté. Je suis heureux

de voir ici le député de Montcalm (M. Lafortune). qui remplit les fonctoins de substitut du procureur général à Montréal. Les journaux ont annoncé que cet homme avait déjà commis neuf meurtres, avant le dernier qu'il a expié de sa vie. Je demande à cette Chambre et tout particulièrement au député de Saint-Laurent, ce que l'on pourrait faire d'un tel spécimen d'humanité, ou plutôt d'un tel. . ., non, je n'emploierai pas le mot qui monte à mes lèvres; mais il doit venir de suite à l'esprit de ceux qui m'écoutent. Supposons maintenant qu'un tel être aurait été condamné à l'emprisonnement pour la vie, cette sentence aurait-elle eu pour effet de le guérir de sa manie d'assassiner et de l'empêcher de tuer ses gardiens? On a parlé du cas qui s'est produit à Edmonton, je crois, où l'un des forçats a coupé la gorge du sous-préfet du pénitencier. Si l'on a eu raison d'élever un monument à la mémoire du chevalier d'Assas, il me semble qu'on devrait faire la même chose à l'égard du docteur Laviolette, l'ancien préfet du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, qui, bien que blessé par les forçats, commandait à ses gardes: "Tirez, tirez; ne vous occupez pas de moi".

Le docteur Laviolette a fait son devoir, et il l'a bien fait. Depuis dix-neuf ans que je pratique le droit, j'ai acquis beaucoup d'expérience. J'ai occupé pour la défense dans quinze procès pour meurtre et dans deux autres procès j'ai eu l'honneur de représenter la couronne. Eh bien! si l'on me posait la question: Etes-vous en faveur de l'abolition de la peine de mort ou contre? Je répondrais très sincèrement que j'étais tout à fait favorable à l'abolition de la peine de mort quand j'ai défendu l'accusé, et lorsque j'ai représenté la couronne, il a fallu toute la majorité de la loi, pour me déterminer à en demander l'application. Ce n'est pas une question politique, heureusement; tout député, qu'il soit d'un parti ou de l'autre, est libre d'exprimer son opinion.

J'ai reçu, un jour, la visite d'un certain professeur qui me posa la question suivante: "Comment faites-vous avec votre conscience, lorsqu'il vous arrive de défendre un meurtrier qui vous a confessé son crime? Comment pouvez-vous défendre une telle cause?" Je lui répondis que de ma vie, je ne m'étais chargé de la défense d'une mauvaise cause et que je ne savais pas quelle cause pouvait être mauvaise, du moment qu'il s'agit de la cour d'assises. Cette assertion peut vous sembler très large, et peut-être même, en viendrez-vous à la conclusion que ma conscience est fort élastique. Je ne puis blâmer ceux de mes amis que je vois sourire en ce moment; ils ont une raison pour cela, et si ce peut leur être une consolation, je la leur abandonne volontiers. Si je suis malade, je vais consulter un médecin; si j'ai quelques péchés à confesser, je m'adresse à un prêtre; si jamais quelques-uns des honorables députés qui m'écoutent ont des difficultés relativement à la loi, je leur conseillerais d'aller consulter un avocat; il n'est pas le plus mauvais conseiller, après tout. Il y a une chose que nous ne devons pas oublier. Qu'est-ce qu'un verdict en somme? On le définit: une conclusion que le juge et le jury doivent tirer des faits de la cause et de la loi. Voilà pourquoi la jurisprudence, en ce qui concerne la loi criminelle, est si particulière au sujet des admissions et des aveux des criminels. J'ai vu des accusés, qui, écrasés sous le poids de l'accusation portée contre eux, se sont avoués coupables d'un crime qu'ils n'avaient jamais commis. Devrait-on appliquer à ces malheureux le principe que le châtiment est un effet préventif de leurs actions?

Le criminel peut avoir été amené à commettre les actes qu'on lui reproche par la passion, les drogues, la boisson, la jalousie ou la colère. Le député de Saint-Laurent, au cours de ses remarques, a déclaré que la société se trouverait bien mieux protégée contre les criminels, si l'on remplaçait la peine de mort par l'emprisonnement à vie. La prison à vie est certainement un terrible châtiment. Devrions-nous laisser libres les criminels de choisir, selon leur goût, entre l'échafaud ou l'emprisonnement à vie? Nous devons avoir une opinion plus sensée que celle-là. J'ai entendu, tout à l'heure, l'honorable député de Renfrew-sud dire que l'une des choses qui lui a répugné le plus, quand il faisait partie du cabinet, c'est lorsqu'il a été appelé à décider d'une question de vie ou de mort; je ne puis l'en blâmer, après avoir occupé dans quinze causes de meurtre, au cours de ma carrière.

Il est, cependant, une assertion du député de Frontenac que je ne puis laisser passer sans protester; c'est lorsqu'il a déclaré que certains criminels s'en tirent toujours indemnes, parce qu'ils ont des amis riches ou influents en politique. Une seule fois, j'ai eu l'occasion d'adresser une requête au Gouverneur général en conseil, mais je n'ai pas réussi.

On doit, cependant, se rendre compte d'une chose. Comment voulez-vous qu'un cabinet composé de 14 ou 15 membres, sur réception du rapport d'un juge et à la lec-

ture de dépositions sèches, écrites froidement sur du papier blanc, à l'encre rouge ou noire, puisse apprécier le témoignage rendu par un témoin qu'il ne peut voir? C'est là ce qui m'a toujours effrayé. Comment les membres d'un cabinet peuvent-ils manipuler,—si je puis me servir de ce mot, car je sais qu'il est malsonnant, mais je n'en ai pas d'autre pour rendre ma pensée en ce moment,—apprécier ou passer au crible la preuve relative à un cas particulier, où il s'agit de la vie ou de la mort d'un homme? Comment peuvent-ils peser le témoignage du témoin A, B ou C, et déclarer qu'ils croient celui-ci et mettent de côté celui-là, quand ils n'ont pas ces témoins devant eux? Mais il appartient au gouvernement d'assumer la responsabilité, car c'est lui qui est l'auteur des lois. Est-ce juste?

Si je proposais un amendement au Code criminel, ce serait que, dans le cas d'une déclaration de culpabilité, le jury se prononcât en même temps sur la peine. Que la société assume l'entière responsabilité de la chose. Que ces douze hommes dont se compose le jury prennent sur eux la responsabilité de leurs propres actes, comme ont dû le faire à Runnymede ceux qui assistaient à la signature de la Grande Charte. Ne chargez pas de cette responsabilité quatorze ou quinze hommes que vous obligez, à Ottawa, à l'examen de l'aride dossier d'une affaire criminelle. On saura alors si le témoignage de A, celui de B ou celui de C sont dignes de foi. Je sais que c'est là un sujet désagréable à discuter, mais nous sommes ici pour faire notre devoir, et je crois remplir le mien du mieux que je peux. J'ai à ma disposition des statistiques qui me permettraient d'entrer dans le détail de certaines affaires et de mieux soutenir mes assertions.

La question n'est pas nouvelle. Je ne sais combien de fois elle a été agitée dans cette salle, mais je suis sûr d'une chose, c'est que, depuis 1908, année où je suis venu ici pour la première fois, elle n'a pas été soulevée devant le Parlement. Elle l'a été en Angleterre. J'ai ici le rapport de tous les projets de loi présentés à la Chambre des communes de 1853 à 1881 relativement à cette question; Il est intitulé: "Rapport sur la peine capitale, de 1853 à 1881". Une commission a été nommée, devant laquelle ont comparu des savants nombreux. Je ne veux pas occuper le temps de la Chambre à la lecture de six ou sept cents pages de déposition. Je m'en dispenserai, et je suis sûr que l'on ne m'en voudra pas. Dussé-je les lire d'un bout à l'autre que je ne parviendrais pas à convaincre certains membres de cette Chambre qui, déjà, ont une opinion toute faite à cet égard. Comme je l'ai dit, je voterai contre le projet de loi du représentant de la division Saint-Laurent. Il m'est arrivé parfois, en étudiant cette question, d'être en faveur de l'abolition de la peine capitale, mais, après y avoir mûrement réfléchi. Une étude des statistiques des divers pays où la peine capitale a été appliquée et existe encore et des différents pays où cette peine a été supprimée, m'a convaincu d'une chose, c'est qu'il y a tout autant de meurtres dans les contrées où la peine de mort a été abolie que dans celle où elle existe encore. On assure qu'elle a été supprimée en Italie, en Autriche, mais un Italien me disait un jour: "J'ai un motif pour être en faveur de l'abolition de la peine capitale, et le motif dont il m'a alors fait part m'a convaincu: "Si vous tuez mon frère, m'a-t-il dit, vous continuez à vivre; je vous tuerai, et, moi aussi, je continuerai à vivre."

M. EDMOND PROULX (Prescott): Je suis fortement enclin à voter en faveur du projet de loi que présente mon honorable ami de Montréal (M. Bickerdike). Le ministre du Commerce et de l'Industrie assure que l'on ne s'agite guère dans ce pays pour la suppression de la peine de mort, et il se peut que depuis quelques années cela soit dû à un adoucissement des lois relatives à cette peine. Il n'y a pas bien des années que l'on punissait de mort en Angleterre de nombreuses contraventions, tandis qu'aujourd'hui elle est restreinte aux seuls cas de trahison et de meurtre. La loi martiale l'impose aussi dans le cas de certaines contraventions commises par des soldats ou des marins. Au Canada, seuls le meurtre, la trahison et le viol emportent cette peine. Dans le cas de viol, la peine de mort est bien rarement imposée, et, de la part du juge, elle est facultative. J'ai déjà eu à défendre quelqu'un accusé de ce crime, et le juge a été bien prêt de le condamner à la mort. J'avoue que c'était une bien mauvaise affaire, et il en est résulté pour mon client les travaux forcés pour la vie. Pour la classe d'où cet homme était sorti, la sentence n'était sans doute pas exagérée; mais l'imposition de la peine de mort m'aurait paru extrême. Des écrivains anglais et certaines associations prêchent l'abolition de la peine de mort dans tous les cas, par le motif, disent-ils, que la société n'a pas le droit d'ôter la vie à quelqu'un de ses membres pour quelque raison que ce soit. Pour ma part, j'ai

de la peine à admettre que la société ait le droit d'ôter la vie à un homme pour quelque motif que ce puisse être.

Mon honorable ami de Kingston (M. Nickle) a cité la Bible et la loi de Moïse, mais je leur préfère la loi plus humaine que le Nouveau Testament expose, celle du pardon. L'humanité tend aujourd'hui plutôt au pardon qu'à la vengeance. Nous pouvons répugner à la peine capitale pour bien des raisons. Il y a d'abord le motif religieux, puisque le pécheur se trouve peut-être n'avoir pas le temps de faire pénitence. L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a dit qu'un homme qui a été pendu était tout aussi prêt à se présenter devant son Sauveur que l'homme que l'on a fait mourir mentalement et moralement en prison. Il est vrai que les cours de justice laissent aux condamnés aujourd'hui plus de temps entre la sentence et l'exécution qu'autrefois. Il n'y a pas bien des années qu'en Angleterre un prévenu était exécuté le jour même où il avait été déclaré coupable. Aujourd'hui encore le temps est relativement court, et, si on laissait vivre un homme jusqu'à sa mort naturelle, il aurait plus de temps pour se repentir et réparer complètement sa faute.

M. CHARLES-AVILA WILSON (Laval): Ou devenir pire.

M. PROULX: Cela peut être vrai pour quelques-uns; mais, règle générale, les prisonniers seraient mieux préparés à la fin de leur vie naturelle à se présenter devant leur sauveur.

Il y a encore le motif de l'irresponsabilité du moment. On ne saurait nier, je suppose, que de nombreux homicides aient été commis par des irresponsables, des personnes qui ont perdu tout contrôle sur leurs passions. Je n'ai pas eu une bien grande expérience dans les affaires criminelles, mais j'ai été l'avocat de deux personnes accusées de meurtre.

Dès ma première année au barreau, j'ai été chargé de défendre un individu qui avait commis un double meurtre. Je n'ai jamais douté de l'innocence de cet homme à un point de vue moral, bien que coupable aux yeux de la loi. Pour le défendre, j'ai allégué folie; mais, comme le savent dans cette Chambre les membres du barreau, la folie au sens de la loi est bien difficile à établir. Ce n'est pas toutes les sortes de folie qu'une cour de justice admettra. Cet homme a montré un vrai repentir de sa faute dès qu'il eut recouvré ses sens. Dans le fait, il a voulu s'avouer coupable, et ça été malgré lui que j'ai nié sa culpabilité. Deux médecins experts ont été appelés: le docteur Clarke, aujourd'hui de l'asile de Toronto et alors surintendant de l'asile Rockwood, et le docteur Beemer, de l'asile Mimico. Ils ont, peu de mois après le crime, examiné le prévenu; il avait à cette époque recouvré la plénitude de ses sens. Ils n'ont pu le déclarer fou selon la définition du Code. Pour moi, j'ai certainement pensé que c'était un cas de dérangement cérébral. Il y a, je pense, peu de médecins qui croient à cette espèce d'insanité. Le docteur Clarke avait lui-même quelques mois auparavant donné une conférence à Peterborough devant l'Association médicale sur ce même sujet, mais il n'a pas voulu admettre pour mon client cette sorte d'insanité. Sa folie était la conséquence d'un abus des boissons fortes, et, dans des cas de cette nature, je suis toujours porté à croire qu'un individu n'est pas moralement responsable de ses actes.

Un autre motif que l'on peut invoquer contre la peine capitale, c'est qu'elle n'a pas vraiment un effet préventif. Elle est si peu souvent infligée que les criminels espèrent toujours y échapper. Comme le disait tout à l'heure mon honorable ami de Qu'Appelle (M. Thomson), ceux qui commettent un meurtre se retiendraient de le faire si, dans la plupart des cas, ils ne se sentaient à peu près sûrs d'échapper aux poursuites et au châtiment. Les cas sont bien peu nombreux où celui qui commet le crime pense ou même songe qu'il pourra subir une condamnation à mort. Si nous tenons compte de l'irrévocabilité de la sentence et de la nature inductive de la preuve, il y a grand risque de commettre une grave injustice par l'exécution d'une personne convaincue de meurtre. Il y a bien des cas où il n'existe que des preuves de circonstances. Mes amis du barreau diront sans doute que, dans bien des cas, la preuve de circonstance est plus forte que la preuve directe. Cela se peut; mais, comme le dommage est irréparable quand un innocent a été pendu, il faut être bien prudent avant d'exécuter un homme convaincu de meurtre.

Même quand la preuve est directe, ceux qui l'ont fournie ont pu se parjurer, ils ont pu se tromper, et, bien que rarement il ait été démontré que des innocents ont été pendus, il n'en demeure pas moins vrai que, dans presque tous les pays du monde, il existe chez le peuple cette opinion fortement enracinée que des gens ont pu être pendus quoique innocents. Pas plus tard que l'autre jour, nous discutions le cas de ce pauvre Italien condamné à passer quinze ans en prison pour tentative de meurtre. Il en est sorti au bout de cinq ans. Je ne

garantirais point son innocence, mais il a existé de fortes présomptions en sa faveur, à cause du caractère de quelques-uns de ceux qui ont témoigné contre lui.

Et pour finir, je suis opposé à la peine de mort par des motifs tirés de la morale, cette peine ne pouvant avoir l'effet de corriger le coupable. Nous ne pouvons compenser la mort de l'un par la mort de l'autre, et la peine capitale n'a certainement pas pour effet de corriger le criminel, puisque, dans bien des cas, celui qui a fait l'acte n'a fait qu'obéir à une impulsion irrésistible, quand il était sous l'influence des liqueurs fortes, sans la moindre intention préalable ou simultanée, et, s'il avait une occasion de se corriger, il redeviendrait peut-être un bon sujet. La tendance en Angleterre a été de restreindre l'application de la peine capitale. Il a été, en 1908, voté une loi, appelée le Children Act, qui défend le prononcé ou l'inscription d'une sentence de mort contre toute personne de moins de seize ans. Nous n'avons pas encore cette loi au Canada.

C'est là une légitime proposition; car, la plupart des meurtres commis par les enfants ne le sont pas de propos délibéré et ne sauraient être sujets à la peine capitale. Si on laisse subsister la peine capitale, cela tient sans doute à une habitude invétérée et à la conviction qu'elle est le juste châtiment de certains crimes et qu'il importe de recourir à ce châtiment extrême dans des circonstances de gravité exceptionnelle pour le bien de l'Etat. En Angleterre et autres pays, pour le crime de haute trahison ou de lèse-majesté, pour le meurtre d'un roi ou d'un autre membre de la famille impériale, on pourraait conserver la peine capitale. Mais à mon avis, il faudrait la réserver pour cette catégorie de crimes. On pourrait encore la laisser subsister, pour les cas d'atavisme et d'irresponsabilité prévus par la science médicale et par Lombroso. Cette doctrine a probablement eu pour tendance de faire incliner l'esprit public en faveur de la peine capitale. Sir James Stephen, un autre jurisconsulte éminent, obéissant à la même influence, a même cédé à la tentation de préconiser l'exécution des criminels récidivistes. Certes, il semble étrange que la société s'estime obligée de conserver une catégorie d'aliénés dangereux, de les laisser respirer l'air le plus pur des pays et leur accorder le droit de tuer deux géôliers chaque semaine, comme semble le craindre le député de Laval (M. Wilson), lorsqu'il affirme que, si on condamne un criminel à passer sa vie au bagne, il pourrait fort bien conserver ses instincts criminels et les exercer sur ses géôliers. A mon avis, ce serait là l'exception, plutôt que la règle. D'ordinaire, les détenus des bagnes cherchent plutôt à mériter leur grâce, par leur bonne conduite.

La question de la peine de mort a été l'objet d'un enquête en Grande-Bretagne en 1864. La commission s'éclaira auprès de tous les juges de la cour suprême du Royaume-Uni et auprès de nombre d'autres éminents personnages, puis elle colligea les lois des autres pays, dans la mesure où elle le put faire. Il y eut divergence d'opinion parmi les commissaires sur la question de savoir s'il était à propos d'abolir, oui ou non, la peine de mort et elle ne dressa pas de conclusions à cet égard, se bornant à proposer que la peine capitale au Royaume-Uni s'appliquât seulement à la haute trahison et à l'assassinat. En outre, dans leur rapport, ils proposent la modification de la loi sur l'homicide, de façon à ce que les homicides soient classés d'après leur gravité, la peine capitale étant réservée au meurtre de premier degré. Il n'existe pas pareilles catégories ici; aux Etats-Unis, il y a l'homicide au premier degré et au second degré. Ici l'homicide comprend l'assassinat et l'homicide involontaire. Mes observations portent sur l'homicide entraînant peine de mort; car, il y a aussi l'homicide justifiable.

Mais quelquefois, lorsque le jury pourrait se croire autorisé à réduire le meurtre au rang de l'homicide, le juge pourrait lui donner instruction de prononcer un verdict d'assassinat ou d'acquittement, selon la preuve testimoniale présentée à la cour. Je me souviens qu'un jour j'étais chargé de la défense. L'inculpé était accusé d'avoir assassiné son frère et je demandais que l'acte criminel fut réduit au rang d'homicide. Il m'était impossible de prouver provocation par voies de fait, par force physique; mais je pensai avoir suffisamment prouvé provocation en paroles et, en outre, j'avais mis en relief la conduite antérieure de la victime envers l'accusé, la victime étant le frère aîné du prévenu et lui tenant en quelque sorte lieu de père. Je pensais que le jury aurait été autorisé à rendre un verdict d'homicide, au lieu d'un verdict d'assassinat. Le savant juge, en donnant la définition de l'acte criminel et en appréciant la preuve testimoniale, orienta l'esprit des jurés vers l'acte criminel d'assassinat. Le jury avait rendu un verdict d'assassinat avec circonstances atténuantes, et j'appris plus tard que quelques-uns des jurés pensaient qu'en prononçant pareil verdict avec

circonstances atténuantes, ils arrachaient l'inculpé à l'échafaud. Le savant juge me déclara plus tard qu'il eût préféré que le jury eût rendu un verdict d'homicide. Le rapport qu'il transmit au ministre de la Justice aboutit à la commutation de la sentence; mais malheureusement, cet individu exécuta sur lui-même la sentence rendue par le jury. Après la commutation de la peine de mort, il me déclara lui-même qu'il préférait mourir. Je révoquai en doute sa déclaration en ce moment; mais au bout de cinq ou six mois passés au bagne, il se pendit avec ses draps de lit. Il était sans doute un de ceux dont a parlé le député de Frontenac (M. Edwards) en disant que la plupart des condamnés à mort préféreraient mourir sur l'échafaud que de passer leur vie au bagne. A mon avis, c'est le petit nombre des condamnés qui pensent ainsi. La plupart des condamnés, si on leur laissait le choix entre les travaux forcés à perpétuité et l'échafaud, préféreraient le bagne. Je n'en dirai pas davantage. Le député de Saint-Laurent (Montréal), l'auteur du projet, a épuisé la matière, et si la Chambre est appelée à se prononcer en allant aux avis, je prêterai mon appui au projet de loi.

M. ALPHONSE VERVILLE: Monsieur l'Orateur, je tiens à dire les motifs qui me portent à prêter mon appui au projet de loi déposé par le député de Saint-Laurent, de Montréal (M. Bickerdike), et tendant à l'abolition de la peine capitale. A mon avis, eu égard à l'organisation actuelle de la société, l'abolition de la peine de mort s'impose. Dès qu'on perpètre un assassinat au pays, le public suit attentivement les péripéties du procès dans les comptes rendus des journaux, et j'ai observé depuis un bon nombre d'années que si par hasard l'inculpé a des parents fort riches ou nombre d'amis possédant de la fortune, il y a tout à parier qu'il verra le bagne remplacer l'échafaud. Citons un fait qui me revient en mémoire. C'est l'affaire de Valleyfield, remontant déjà à un certain nombre d'années, alors qu'un triple assassinat fut commis. Je ne sache pas que l'assassin de ces trois victimes soit jamais monté sur l'échafaud. Si l'accusé est un homme sans fortune, sans amis pour le défendre, il y a tout à parier qu'il montera sur l'échafaud. A mon avis, la société elle-même est responsable, dans une large mesure, de nombre de meurtres perpétrés au pays. En outre, si je ne me trompe, la peine de mort créera encore plus de meurtriers et de coquins. Je m'explique. Quand on a imprimé au front d'une famille le stigmate du déshonneur par la peine de mort infligée à un de ses membres, il n'y a guère lieu de compter qu'elle nourrisse un bien violent amour pour cette société qui a donné la mort à un père ou à un frère en pareilles circonstances. Cette famille nourrira une haine atroce contre cette société qui a infligé à un chef pareil châtiment. Ce sentiment de haine se perpétuera d'une génération à l'autre, et il est possible qu'il se rencontre deux ou trois criminels au cours de ces générations. Or, si l'on remonte à la source même, on constate que la genèse de cette criminalité, c'est la peine capitale subie, c'est l'échafaud sur lequel est monté un membre de cette famille. On dit que parmi les immigrants venus de la mère patrie et qui sont aujourd'hui citoyens de ce pays, il se rencontre plus de meurtriers que parmi les autres groupes de la population. Il faut se rappeler ici que le milieu social et l'ambiance du pays d'origine sont responsables de cette mentalité. Ne l'oublions, la mentalité humaine se développe dans le milieu social. Je suis partisan de l'abolition de la peine de mort, et il importe de ne rien négliger pour éclairer nos concitoyens et les rendre meilleurs, au lieu de provoquer leur mauvais vouloir et d'exaspérer les haines envers la société qu'engendrent fatalement dans le cœur des familles et des descendants de la victime ces châtiments d'un autre âge et dignes des temps barbares.

Il y a bien d'autres formes d'assassinat que celle désignée dans le bill à l'étude et qu'on ne tient pas d'ordinaire pour dignes de la peine de mort; mais ce n'est pas l'heure de discuter cet aspect de la question. Il y a au pays des gens qui attentent à la vie des hommes et des femmes et sont aussi coupables que le meurtrier qui, armé d'un revolver, tue son semblable. Nous ne tentons guère d'efforts pour éclairer cette catégorie de concitoyens. Je le répète, je suis partisan de l'abolition de la peine de mort, parce que la société, à mon avis, est responsable de ces actes criminels que la loi tend à réprimer.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): Je regrette de ne pouvoir souscrire à l'avis exprimé sur cette question par la plupart de mes collègues de gauche. C'est une question de haute importance et c'est à cause de cette importance que je tiens à exprimer ici toute ma pensée. Je veux ici me faire l'interprète de ceux qui croient que la peine de mort est nécessaire au sa-

lut de la société, telle qu'elle est aujourd'hui. Me faisant l'interprète de mes propres sentiments et de ceux de mes amis qui partagent mes vues, je dirai que, tous tant que nous sommes, partisans et adversaires de la peine de mort, nous croyons à l'existence de Dieu, à l'immortalité de l'âme et dans la miséricorde du Christ. Que la Chambre me permette de l'inviter à diriger ses regards, comme j'ai tendance à le faire moi-même, non pas vers le criminel, mais vers la victime. Mes sympathies vont aux familles victimes des assassins. Règle générale, ce sont les bons qui sont les victimes. Les méchants, ce sont les meurtriers. Il faut envisager les faits dans leur réalité comme des hommes vivant au milieu des hommes, à titre de législateurs ayant mission de protéger la société au moyen des lois et de l'applicatoin de ces lois. Si nous sommes convaincus que l'infliction de la peine capitale n'est pas un remède préventif, qui soit de nature à terrifier les criminels et à les détourner des crimes entraînant peine de mort, alors sans aucun doute il répugne d'infliger ce châtiment. Pour mon propre compte, je crois que la peine de mort est un remède préventif, comme le prouvent l'histoire et les faits, et ainsi en sera-t-il, tant que l'esprit humain demeurera ce qu'il est.

Il a semblé bon au Créateur d'implanter dans l'esprit de l'homme, comme instinct primordial, la crainte de la mort. Si c'est un instinct primordial comme c'est de toute nécessité, alors la peine capitale est certainement un moyen préventif contre le crime et dans ce cas c'est une nécessité à notre époque de civilisation. Plus tard, quand le monde sera plus avancé, quand les épées auront été transformées en socs de charrue et les lances en serpes, quand l'esprit humain se sera modifié, quand l'amélioration à laquelle nous travaillons tous aura été obtenue, nous pourrons nous permettre de supprimer cette protection que la sécurité de la société exige, suivant moi, impérieusement aujourd'hui.

Pour l'homme qui occupe une position dans l'existence ou sa sécurité est assurée, non par la loi du pays, mais par les conditions sociales, qui voit le crime pour ainsi dire comme avec un télescope, et les conséquences du crime omme quelque chose qui lui est indifférent, c'est facile de discuter académiquement la punition du crime. J'ai eu la bonne ou la mauvaise fortune de vivre la plus grande partie de mon existence dans des conditions où les passions primitives de l'homme se développeaient sans la contrainte sociale qui existe dans les centres civilisés. J'ai vécu dans une région où la loi et l'ordre étaient aussi bien mis en pratique pendant mon séjour qu'ils le sont ici ou ailleurs; c'était parce que la justice était prompte, certaine et mesurée que la loi et l'ordre ont été maintenus et que l'existence humaine et la propriété ont été en sûreté.

Pour commencer à l'extrême ouest, la différence entre la loi et l'ordre qui existent immédiatement au sud et immédiatement au nord du 49e parallèle, dans les régions minières de la côte du Pacifique aux Etats-Unis et dans la Colombie-Anglaise respectivement, établira hors de doute l'importance d'une application de la loi prompte, certaine et mesurée. Il n'y avait pas de différences physiques entre les districts miniers de la Californie et ceux de la Colombie-Anglaise. Dans les deux régions c'était le même métal que les gens cherchaient, dans les deux cas, c'étaient les mêmes hommes qui faisaient les recherches, mais dans une région c'était des saturnales de meurtre et dans l'autre il y avait absence presque absolue de crimes graves.

C'est de l'histoire et de l'histoire pas très ancienne—mes amis du Pacifique en connaissent peut être plus que moi-même—qu'au moment où le juge Begbie a été nommé pour administrer la justice dans les régions minières de la Colombie-Anglaise, on lui a laissé entendre que c'était une contrée minière et qu'alors il fallait tolérer une certaine latitude dans les actions des hommes et que leurs passions primitives devaient se faire jour. Il répondit: "Je représente l'autorité anglaise et la loi anglaise, s'il y a des fusillades il y aura des pendaisons." Il y eut quelques fusillades, il y eut des pendaisons et les fusillades cessèrent. Il n'y eut plus besoin de procéder à de nouvelles pendaisons et la province de Colombie-Anglaise dès les premiers temps servit d'exemple pour le maintien de la loi et de l'ordre, à l'honneur de l'empire et de la population de la province.

Traversons maintenant les montagnes pour arriver dans les grandes prairies. Personne ne niera que dans les deux provinces des prairies où la loi et l'ordre ont été maintenus par le gendarmerie à cheval, il a régné une condition favorable à la sécurité de la vie et de la propriété, préférable à celle qui existe à Ottawa aujourd'hui. Il n'y a pas de différence physique entre la province d'Alberta et l'état de Montana; il n'y a seulement entre les deux qu'une ligne imaginaire, pourtant j'ai entendu des voyageurs, dans le chemin de fer qui traverse la frontière, dire qu'ils avaient vu des hommes dans le sud qui se tirraient dessus, tandis qu'au nord un tel état de choses était inconnu. Je répète

[M. Oliver.]

que c'est parce que sur le sol canadien la justice est prompte, modérément prompte, certaine, avec mesure et proportionnée, tandis que de l'autre côté de la frontière elle n'est ni prompte, ni certaine, ni proportionnée.

J'ai demeuré au Montana en 1873. La population était peu nombreuse alors et le pays était isolé du reste du Canada. Dans la région qui est devenue depuis le Minnesota et le Dakota, on travaillait à la construction de chemins de fer et il y régnait un grand mépris de la loi, de l'ordre, des droits de vie et de propriété. Je me souviens très distinctement qu'un matin d'été le bruit se répandit dans la petite ville, qu'était alors Winnipeg, qu'un meurtre avait été commis la nuit précédente. C'était vrai. J'ai vu moi-même le cadavre percé à quarante ou cinquante places. On cru que c'était le commencement d'une ère de crimes comme celle qui existait dans le Sud. L'administrateur de la justice au Manitoba était alors le juge en chef Wood. Des arrestations furent faites, un procès eut lieu et un homme fut pendu. Et depuis lors jusqu'à ce jour la loi et l'ordre ont été respectés. Je dois dire que la population de l'endroit a été absolument convaincu à l'époque que l'administration de la justice prompte et appropriée en cette occasion a prévenu l'entrée au pays de sujets dangereux venant du sud de la frontière qui auraient fait de Winnipeg ce qu'ont été les villes le long du Northern-Pacific, sous leur détestable influence. Après avoir été témoin oculaire de ces faits, je suis d'opinion qu'il faut protéger le colon des prairies et assurer la tranquilité, la sécurité et l'honneur de sa femme et de ses enfants. Vous ne pouvez pas répandre des agents de police dans tout le pays; vous ne pouvez pas donner une protection par un corps de troupe nombreux, mais je dis que vous pouvez assurer la protection par l'administration d'une justice prompte, certaine et appropriée.

Avec la longue expérience que j'ai acquise dans cette région, où j'ai plus d'intérêt que dans aucune autre partie du Canada, je tiens à dire à la Chambre qu'au nom du pays, je lui demande de ne pas adopter de loi qui rendrait l'application de la justice moins prompte, moins certaine et moins appropriée. Et ce qui est vrai pour là-bas est également vrai pour ici, bien qu'on ne s'en aperçoive pas autant en raison de la plus grande abondance de population.

Quant à savoir si la peine de mort est un moyen de prévention, on doit se souvenir que ce n'est pas l'homme d'une haute culture intellectuelle qu'il est nécessaire d'atteindre dans la plus grande majorité des cas; c'est l'homme inférieur intellectuellement, l'homme dont l'esprit est nécessairement affecté par le résultat final de l'action qu'il peut accomplir. L'idée doit lui être inculquée pendant longtemps et il doit comprendre clairement que le crime même à la potence et alors il ne courra pas de chances. Quant à l'effet préventif, quant à la peur de la mort comparée à celle de l'emprisonnement, pourquoi toutes ces pétitions en faveur de la clémence sont-elles envoyées quand un homme est condamné à mort, si la peine capitale n'est pas plus terrible que l'emprisonnement à perpétuité. Si la peine capitale est moins terrible que l'emprisonnement, comme le laisse entendre mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards), le prisonnier a le pouvoir, c'est à sa portée de mettre fin à son emprisonnement en acceptant la peine de mort. Mais est-ce qu'il le fait? Il n'est pas raisonnable de prétendre qu'aucune idée puisse affecter l'esprit d'un homme aussi fortement que l'idée de la conservation de son existence. S'il est terrible d'appliquer le châtiment suprême, je demande à mon honorable ami de Montréal, Saint-Laurent (M. Bickerdike), comment il se fait que le Canada qui, de 1837 à 1857, n'avait pas appliqué la peine de mort, résolut d'en reprendre l'exécution et l'a toujours conservée depuis lors? Je ne me souviens pas personnellement des conditions qui existaient avant 1857. Les renseignements que j'ai recueillis de mes parents et des gens au milieu desquels je vivais quand j'étais jeune—et cela fait longtemps, aujourd'hui—m'ont amené à croire que les conditions de l'application de la justice et du maintien de l'ordre, entre 1840 et 1850, n'étaient pas au Canada comparables, même de loin, à celles qui existent aujourd'hui. On a dit qu'en France la peine de mort n'avait jamais disparu du code pénal. Je le crois parfaitement. Mais on a essayé dans la pratique de supprimer la peine capitale; on a prolongé l'expérience durant un certain nombre d'années, et on y a renoncé depuis quelque temps pour des motifs qui ont semblé valables au président de la République et, autant que j'ai pu m'en rendre compte, avec l'approbation de la majorité des citoyens.

J'ai beaucoup de respect pour les opinions de ceux qui ont des vues contraires aux miennes; je les félicite de vouloir faire quelque chose dans l'intérêt de l'humanité. Mais je réclame pour moi-même, qui ai des vues différentes, le même droit de considérer que je travaille absolument moi aussi dans l'intérêt de l'humanité.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Je crois pouvoir me permettre en commençant de féliciter le député distingué de Montréal (M. Bickerdike), mon bon ami et mon collègue dans la représentation de la ville de Montréal, pour la façon dont il a soumis à l'attention de la Chambre, la question fort importante qui fait l'objet du bill qu'il a présenté. Il nous a exposé des vues qui, je le crois, ont pris leur source dans l'impulsion de son cœur généreux et il a appuyé ces vues par des arguments d'un raisonnement puissant et par des autorités dont la recherche révèle de sa part, j'en ai aussi la conviction, une étude très approfondie de la question. Il mérite également d'être félicité pour le débat qu'a fait naître la proposition qu'il a présentée. Nous avons entendu de nombreuses opinions, quelques-unes favorables au projet et toutes ont été exposées avec beaucoup d'énergie, preuve qu'il existe plus que de simples opinions, mais des convictions qui ont été exprimées dans un langage très modéré par les différents orateurs qui ont pris la parole. Au cours de leurs observations, ils ont contribué beaucoup, j'en suis sûr, à augmenter la somme de connaissances que quelques-uns d'entre nous pouvaient avoir sur la question quand s'est ouvert le débat. C'est donc à bon droit, et la Chambre sera de mon avis, que je félicite le député de Montréal (M. Bickerdike) pour la façon dont il a présenté son projet et la manière avec laquelle il a plaidé en faveur des convictions qu'il a tant à cœur.

Je ne crains pas de dire immédiatement que l'opinion que j'avais au commencement du débat n'a pas été modifiée par tout ce que j'ai entendu aujourd'hui. Bien que je regrette de différer d'avec le distingué député qui a présenté le bill, je n'hésite pas à donner mon opinion comme contraire à la mesure que la Chambre est invitée à adopter. Les observations que je me dois de présenter à l'appui de mon opinion ne seront pas très longues, mais elles me donneront l'occasion d'exposer à la Chambre quelques-uns des renseignements que plusieurs députés ont regretté de ne pas avoir à leur disposition pour discuter d'une façon complète et autant qu'ils l'auraient désiré, cette question d'une grande importance. Il y a aussi, je crois, quelques honorables députés des deux côtés de la Chambre qui désirent prendre la parole sur le sujet et que nous entendrions avec plaisir et profit. Il n'est donc pas à supposer que nous pourrions clôturer cette discussion de très bonne heure ce soir et j'ai l'honneur, monsieur l'Orateur, de proposer le renvoi.

(La motion est adoptée et la suite de la discussion est renvoyée à une séance ultérieure.)

Sur motion de M. Rogers, la séance est levée à dix heures et trente minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Vendredi, 6 février 1914.

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

1re LECTURE

De divers projets de loi:

Bill n° 51, loi concernant la "Bronson Company".—M. Fripp.

Bill n° 52, loi concernant la "Central Railway Company of Canada".—M. W. H. Bennett.

Bill n° 53, loi concernant la "Empire Life Company of Canada".—M. Macdonell.

Bill n° 54, loi concernant la "Niagara-Welland Company of Canada".—M. Blain.

Bill n° 55, loi concernant la "Quinze and Blanche River Railway Company".—M. Fripp.

DROIT SUR LES SCORIES D'ACIER.

M. EMMERSON: L'honorable ministre des Douanes—

M. l'ORATEUR: Je ne pense pas qu'un député ait le droit de prendre la parole, à maintes reprises, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, pour soulever de nouvelles questions et pour demander des renseignements. Bien qu'il soit permis de poser des questions sur des sujets d'importance urgente, on pourrait y répondre pour le plus grand nombre, et cela, d'une façon plus intelligente et plus pratique, si on inscrivait ces questions au Feuilleton et si l'on se contentait des réponses données ainsi. Obliger un ministre de prendre la parole, à maintes reprises, pour ré-

pondre à des questions semblables, c'est, à mon sens, ne pas observer le règlement.

M. EMMERSON: Si les observations que Votre Honneur vient de faire s'appliquaient tant soit peu à mon cas, je n'hésiterais pas à présenter des excuses. Il n'y a qu'un instant, le ministre des Douanes, remplissant une promesse qu'il avait faite ici même, avant-hier, a déposé une copie d'une décision ou d'un ordre de la commission des douanes. Voici ce document:

Réunion de la Commission des douanes tenue à Ottawa, le 9 septembre 1913.

Question du droit sur les scories d'acier comme engrais.

Déclaré soumis à l'impôt, d'après l'item 63 du tarif, en vigueur depuis le 9 novembre 1913.

(signé) John McDougall,
Président.

Je voudrais demander à l'honorable ministre des Douanes s'il existe quelques documents ou s'il peut fournir quelques renseignements au sujet de la demande qui a motivé cette décision. S'agissait-il d'une requête ou de lettres? Voici une affirmation catégorique qui n'est basée sur aucune donnée connue et qui ne fait aucunement connaître ce qui a engagé le ministre à prendre cette attitude. Je demanderais le dépôt de toute correspondance, de toutes requêtes ou de tous mémoires se rapportant à cette affaire, s'il en existe.

M. REID: J'ai l'intention, aussitôt qu'on aura expédié le Feuilleton, de téléphoner à M. McDougald et de lui demander de venir ici, et je prierai l'honorable représentant de Westmoreland de faire connaître au commissaire exactement ce qu'il veut savoir et de laisser M. McDougald lui fournir toutes les données et toute la preuve dont mon honorable ami croit avoir besoin en cette affaire.

M. EMMERSON: Cela est tout à fait satisfaisant.

LES CANADIENS A BISLEY.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Je demande la permission de proposer la suspension de la séance, dans le but de discuter une question bien définie et qui revêt une importance publique urgente, je veux parler de l'acte accompli par le bureau de la guerre et par l'Association nationale de tir, en limitant certaines épreuves du concours de Bisley aux seuls soldats qui auront des fusils munis d'une mire, ce qui aurait pour résultat d'exclure les tireurs canadiens de ce concours.

M. FOSTER: Je ne veux pas intervenir de façon à empêcher mon honorable ami de débattre la question qu'il soulève, mais je lui ferai observer que la prochaine motion sera à l'effet que la Chambre se forme en comité pour la discussion des subsides. Ne pourrait-il pas alors discuter le point qu'il soulève?

M. l'ORATEUR: Je puis dire qu'aujourd'hui la Chambre se forme en comité pour la discusssion des subsides, sans qu'il soit besoin d'une motion à cet effet.

M. FOSTER: Je suis quelque peu embarrassé depuis que les règlements revus et corrigés sont en vigueur.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne crois pas que mon honorable ami fasse erreur, bien qu'il n'ait pas été ici, l'année dernière. Il y a précisément une semaine, j'ai demandé à l'honorable premier ministre de me dire si cette règle s'appliquerait ou non, et, d'après ce qu'a dit alors le premier ministre, j'ai compris que, ce jour-là, on discutait la question soulevée, suivant le consentement de la Chambre et que c'était pour ce motif que la règle ne s'appliquerait pas.

M. FOSTER: Mon très honorable ami a parfaitement raison; je me rappelle ce qui s'est dit alors. Le premier ministre a déclaré qu'il n'avait pas l'intention d'insister sur l'application de cette règle. Nous commençons maintenant l'étude du budget du ministère du Travail. Il s'agit d'un nouveau département et il faut présenter une motion, si l'on veut procéder régulièrement. Mon honorable ami pourra alors prendre part à la discussion.

M. MACDONALD: C'est ce que dit l'Orateur.

M. FOSTER: C'est à l'Orateur de décider.

M. l'ORATEUR: Quant à la règle 17, si j'ai bien compris le très honorable chef de la gauche et le très honorable premier ministre, j'estime qu'ils ont fait erreur tous les deux dans l'interprétation qu'ils ont donné à cette stipulatoin. La règle dit:

Les jeudis ou vendredis, lorsque l'ordre du jour appelle la formation de la Chambre en comité des subsides ou des voies et moyens M. l'Orateur quittera le fauteuil sans poser de question, pourvu que, sauf du consentement de la Chambre, les prévisions budgétaires de chaque département puissent avoir la priorité un jour autre que le jeudi ou le vendredi.

Voilà l'exception, mais cela ne s'applique pas au fait de l'Orateur quittant le fauteuil.

Sir WILFRID LAURIER L'Orateur quitte sans motion le fauteuil, si la question qui vient en discussion a déjà été trai-

tée devant la Chambre, mais pour permettre à la Chambre de débattre cette question, il faudrait qu'avis à cet effet soit donné le jeudi ou le vendredi, soit tout autre jour. J'ai voulu déjà débattre cette question et j'ai demandé alors qu'on la réglât et le premier ministre a dit: Vous êtes trop généreux envers le Gouvernement; aujourd'hui, nous procéderons de consentement mutuel, parce qu'on n'appliquera pas la règle.

M. l'ORATEUR: Ce ne serait pas là comment j'interprèterais le fait.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas besoin de vous rappeler, monsieur l'Orateur, que le consentement de la Chambre nous permet de faire presque tout.

M. l'ORATEUR: Je suis parfaitement convaincu de l'exactitude de tout cela. De consentement unanime, la Chambre peut suspendre l'application de tous ses règlements, mais j'essaie uniquement de faire connaître à la Chambre ce qui, à mon sens, est l'interprétation qu'il faut donner à cette règle, de façon à ce que la Chambre comprenne cette règle et l'observe. Si le désir formel de la Chambre veut qu'on n'observe pas cette interprétation de la règle, il va sans dire que je me conformerai à cette volonté.

M. MACDONALD: Je suppose que d'après votre décision, monsieur l'Orateur, nous pouvons discuter maintenant cette question. Ou bien faut-il conclure qu'il nous faut pour cela l'assentiment de la Chambre lorsque motion sera faite que la Chambre se forme en comité pour la discussion des subsides?

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député observerait mieux le règlement s'il discutait cette question maintenant.

M. MACDONALD : Je pourrais commencer en disant que les règlements dont nous avons tant entendu parler, l'année dernière, réclament apparemment une révision plus soignée de la part de ceux qui les ont préparés, parce qu'il est bien difficile, pour la plupart des députés, de connaître la procédure qu'ils doivent suivre pour se prévaloir du droit qu'ils ont de soulever des questoins en cette Chambre.

J'ai signalé ce sujet particulier à l'attention de la Chambre, parce que les journaux de ce pays ont, à différentes reprises, au cours des trois dernières semaines écoulées, publié des déclarations allant à dire que, à cause de certains règlements imposés par l'Association de tir nationale, ceux qui ont gagné leurs titres, l'an dernier, lors du concours de tir disputé à Ottawa, titres qui leur donnaient le droit de se rendre à Bisley représenter le Canada à ce concours impérial, ne pourront probablement pas faire ce voyage cette année. J'estime que c'est ici une question très importante. L'intérêt qu'on a généralement pris, au Canada, au cours des huit ou neuf dernières années, au tir à la cible, a été très marqué, et je suis persuadé que quiconque s'intéresse au progrès de ce jeu particulier entre tous les autres, sous quelque jour qu'on envisage cet exercice, aimerait voir se répéter les succès remportés à Bisley par nos tireurs canadiens, au cours de ces dix dernières années. Tout ce qui pourrait mettre des entraves à ce voyage de nos tireurs devrait revêtir une importance exceptionnelle.

En étudiant plus à fond cette question, je trouve que la constitution de l'Association national de tir de la Grande-Bretagne reconnaît qu'il ne s'agit pas d'une associatiotn réservée simplement à l'Angleterre et à l'Irlande, mais qu'elle est nationale dans le vrai sens du mot; qu'il s'agit d'une association qui intéresse les colonies autonomes d'outre mer qui forment partie de cet empire, aujourd'hui, et que ces colonies ont le droit dont jouissent ceux qui habitent l'Angleterre même, de faire partie de cette association et de prendre part à tous les concours institués par cette dernière.

Puisqu'il en est ainsi, nous nous rappelons qu'en diverses circonstances au cours des cinq ou six dernières années, de différents côtés nous sont venues des objections qu'on pourrait qualifier de coups d'épingles et qui avaient pour but de jeter du discrédit sur les habitants de ce pays qui se servaient d'un fusil d'un type adopté, peut-on dire, par les deux gouvernements qui se sont succédé à la tête des affaires du Canada, comme étant l'arme nationale du Canada, je veux parler du fusil Ross. Il y a quelques années, lorsque nos tireurs se rendirent en Angleterre pour y remporter les plus beaux prix offerts au concours, on entendit immédiatement des objections d'une nature technique basées sur les données les plus futiles, et l'on essaya d'inscrire aux règlements des conditions ennuyeuses et particulières, émanant probablement de quelque source d'un caractère préconçu et dont le but était d'empêcher les tireurs canadiens de se servir de cette arme. L'attitude prise par les ministres de ce temps-là et celle tenue dans la suite par la présente administration, lorsqu'une autre question surgit un peu plus tard, fut énergique dans son carac-

tère; elle eut pour effet de faire reconnaître par les autorités qui s'occupent de cette division de la milice anglaise le fusil Ross comme étant l'arme dont nos tireurs canadiens avaient parfaitement le droit de se servir à ces concours de Bisley.

Il y a quelques années, une grave question préoccupa tous les cercles militaires de l'Angleterre et aussi du Canada; il s'agissait de la mire du fusil dont on se servait aux exercices de tir. La commission des petites armes qui se réunit ici, au Canada, et qui avait été nommée par le ministère de la Milice, étudia avec le plus grand soin cette question et arrêta son choix sur une certaine mire qui fut adoptée par le département. Cette mire était fixée au fusil qui est devenu notre arme nationale. En Angleterre, on s'occupe du même problème et le bureau de la guerre en vint à la conclusion de faire placer cette mire sur un autre nouveau fusil qu'on n'avait pas encore fabriqué, mais dont on avait arrêté le mécanisme. Aux Etats-Unis, où l'on s'est appliqué depuis nombre d'années à perfectionner le fusil dont les soldats se servent, travail qui a fait beaucoup de progrès, les autorités militaires ont accepté cette mire qui fait maintenant partie permanente des fusils dont on se sert pour l'armée américaine.

D'après ce que j'ai pu apprendre, un essor soudain s'est fait jour en Angleterre. Le nouveau fusil n'a pas encore vu le jour, mais le bureau de la guerre a donné à entendre que, lors de certains concours dont le plus important est celui de Bisley, où on lutte pour décrocher le prix qu'offre le roi, qui est le premier prix de tous ceux que veulent gagner les tireurs qui viennent de toutes les parties de l'empire, pour le motif que cette récompense revêt un caractère spécial, on ne se servira pas de fusil muni de la mire dont j'ai parlé. La question est donc celle-ci: quelle sera l'attitude du ministère de la Milice et de la Défense à ce propos. Tous nos miliciens ont fait l'exercice du tir au cours des deux dernières années, avec un fusil muni de cette mire. On s'est servi de cette mire lors de tous les concours de tir. Cet entraînement n'aura-t-il donc aucun résultat pratique? Tous nos tireurs qu'on a exercés ainsi pour aller en Angleterre ne pourront-ils pas se servir de cette mire attachée à leur fusil? Devront-ils concourir dans des conditions défavorables et les forcera-t-on de se servir d'un fusil muni d'une mire à l'usage de laquelle ils ne seront pas habitués?

J'observe que les journaux annoncent que cette attitude aura pour résultat d'empêcher trois tireurs canadiens de prendre part au concours de Bisley, cette année. Le choix de l'équipe de Bisley et du chef de cette équipe a toujours appartenu, si je ne me trompe et comme question de forme, sinon en réalité, à l'association de tir du Dominion. Mais le ministère de la Milice exerce la haute main sur ce choix, parce qu'il nous faut trouver les fonds qui nous permettent d'offrir ces prix et d'acquitter le coût de ces voyages.

J'ai soulevé cette question dans le but de connaître le sentiment du ministre ainsi que l'attitude qu'il entend prendre à l'endroit de cette lutte à coups d'épingles, pour employer les termes dont l'honorable ministre s'est servi, il y a quelques années, dans le cas d'une question quelque peu semblable, les circonstances, toutefois, étant différentes. Cette arme, que les deux partis politiques ont reconnue comme devant être l'arme nationale du Canada, va-t-elle se trouver en butte aux attaques continuelles de certains intéressés qui habitent l'Angleterre, ou bien le ministre va-t-il s'en tenir à l'arme dont se servent les tireurs canadiens et que tous reconnaissent, aujourd'hui, comme étant parfaite et satisfaisante à tous égards? J'espère que l'honorable ministre nous fera connaître son sentiment sur cette question.

L'hon. S. HUGHES (ministre de la Milice): Au ministère, nous nous occupons depuis déjà quelque temps, mes fonctionnaires et moi, de l'examen minutieux de la question même que l'honorable député vient de signaler à l'attention de la Chambre. Il y a donc lieu d'exposer les faits sous leur vrai jour.

L'association nationale de tir de la Grande-Bretagne fut fondée en 1860, sur la demande expresse de feu Sa Majesté la reine Victoria. La loi constitutive de l'association porte que celle-ci est instituée dans le but de revêtir d'un caractère de permanence les corps de volontaires des armées de terre et de mer, et d'encourager le tir au fusil dans les diverses possessions britanniques. Le Canada étant au nombre de ces possessions, il s'ensuit que nos miliciens ont le droit absolu de prendre part aux concours de l'association. La gestion des affaires de cette dernière est confiée à un conseil général qui, à son tour, élit un conseil exécutif chargé de l'organisation des concours. Des années s'écoulèrent sans que nul progrès sensible ne se manifestât; ce n'est que lorsque les miliciens du Cana-

da eurent commencé de se servir de l'arme aujourd'hui en usage dans le pays tout entier que nos amis de là-bas trouvèrent mauvais que les Canadiens ne se servissent pas du même fusil que les Anglais.

Je dois faire observer que les cartouches qui nous sont fournies sont celles de la Grande-Bretagne, que les soldats et volontaires du monde entier s'accordent à considérer comme surannées. La cartouche anglaise, en effet, est, à maints égards, loin d'être fabriquée d'après les données contemporaines. Néanmoins, pour qu'il n'y ait pas d'erreur possible au cas où les troupes canadiennes seraient appelées à combattre aux côtés de celles de la mère patrie, nous nous servons de la cartouche anglaise. Autrement dit, la cartouche anglaise va dans notre fusil et la nôtre va dans le fusil anglais; de cette façon, on ne pourra pas se tromper de cartouche en présence de l'ennemi. Mais nous entendons ne pas nous servir du vieux fusil anglais.

Dans tous les pays du monde, les experts en matière de fusils s'accordent à dire que le Lee-Enfield n'est plus l'arme de premier ordre à mettre entre les mains des soldats en temps de guerre. Nous avons insisté sur l'adoption du fusil Ross qui, aux yeux de tous les hommes d'armes, est le meilleur que l'on puisse fournir aux soldats. Cette arme, il va sans dire, n'en est plus à la période d'expérimentation.

Au Canada, il s'est accompli de grands progrès dans l'art de disposer les mires. Autrefois, on avait le guidon et, vers le milieu du canon, la hausse; il y avait une grande distance entre l'œil du soldat et la hausse, de sorte que pour s'aligner sur la cible, il fallait regarder par la hausse pour mettre le guidon en ligne avec la mouche. Le major McHarg, de Vancouver, l'un de nos tireurs les plus distingués—il a souvent fait partie de l'équipe canadienne aux concours de Bisley et avait, l'an dernier, l'honneur de marquer le plus grand nombre de points qui eût jamais été obtenu aux concours de tir—le major McHarg, dis-je, a récemment publié une lettre où il démontre que l'œil ne peut apercevoir en même temps trois objets disposés sur une seule et même ligne. C'est pour cela que les Etats-Unis et d'autres nations, imitant en ceci le Canada, ont adopté la hausse à œilleton comme étant la plus parfaite. En plaçant l'œilleton aussi près de l'œil que possible et en laissant un grand espace entre la hausse et le guidon, on obtient un enlignement plus parfait, et les résultats que l'on obtient sont plus satisfaisants. A l'époque du concours Palma, où les Américains se servaient de la hausse à œilleton, l'équipe anglaise et les autres furent battues à plate couture parce qu'elle se servaient de la hausse simple. Quelques tireurs anglais prétendirent ensuite que l'alignement à l'aide de la hausse à œilleton était très lent. A ceux d'entre nous qui s'étaient servi de cette dernière, l'assertion parut dénuée de vérité. Depuis ce temps-là, l'expérience et l'observation ont démontré que c'est à l'aide de la hausse à œilleton que le tir peut se faire le plus rapidement. A cette occasion, les Américains tirèrent beaucoup plus rapidement que les autres équipes, presque deux coups contre un. C'est ce qui leur permit de finir de bonne heure et éviter un vent trompeur qui empêchait de faire mouche.

Je me permettrai de faire part à la Chambre de l'opinion du major Richardson, un des plus fameux tireurs anglais, qui s'intéresse depuis de longues années aux concours de Bisley et s'efforce loyalement d'y faire admettre le fusil canadien. Parlant des concours olympiques qui ont eu lieu en Suède l'année dernière, et auxquels prirent part des soldats venus des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne et d'ailleurs, le major Richardson signale dans les termes suivants les causes de la victoire de l'équipe américaine:

> Il faisait une chaleur brûlante et la lumière était éblouissante qui nous mettait dans la situation la plus désavantageuse par rapport à nos rivaux américains qui, eux, se servaient de hausse à œilleton. Leur tir était deux fois plus rapide que le nôtre, et, coup sur coup, les résultats obtenus démontrèrent que tous nos hommes s'étaient fatigué la vue à ajuster leurs mires; du premier au dernier, ils avaient perdu l'"angle" au cours de chaque série.
>
> Au concours olympique, les hommes des diverses équipes ont tiré chacun 50 coups. L'équipe anglaise débuta bien, Ommundsen notamment, qui obtint 149 points sur un total possible de 150 aux deux premières distances; mais les périodes subséquentes du concours accusèrent un manque de précision très marqué.

On voit par là que la hausse à œilleton est la hausse naturelle et que le soldat qui s'en sert peut tirer deux fois plus de coups et faire mouche beaucoup plus souvent que celui qui se sert de la hausse simple.

L'association nationale de tir ne se rattache au ministère de la Guerre (War Office) qu'en ce qu'elle reçoit de l'aide du Gouvernement. Elle se trouve cependant plus ou moins à la merci de ce ministère qui, depuis nombre d'années, se plaît à cultiver certaines marottes en matière de tir. Il a maintenant adopté, je n'ai jamais pu savoir pour quelle raison, ce qu'il appelle

[M. S. Hughes.]

la cible de manœuvre; autrement dit, il prescrit le tir sur une cible blanche. Cette toquade, cependant, tend à disparaître rapidement; elle n'a d'ailleurs jamais contribué directement à rendre les soldats plus habiles dans l'art du tir. Pour des raisons qu'on ne connaît pas, le ministère de la Guerre veut contraindre l'association nationale de tir à se servir de cette cible qui écarte dans la plus grande mesure possible la précision à laquelle on peut atteindre à l'aide de la cible à mouche, et il établit des règlements tel qu'en certains concours notamment dans celui du prix du roi, auquel les tireurs canadiens tiennent surtout à prendre part, on ne peut se servir que de fusils munis de la hausse simple.

Depuis 1909, l'association nationale de tir est pleinement autorisée par le ministère de la Guerre à se servir de la hausse à œilleton. Cette hausse n'a absolument rien de nouveau. Tous les tireurs anglais l'ont à leur disposition et auraient le droit de s'en servir, n'était le règlement imposé tout récemment par le ministère de la Guerre. Il n'y aurait pourtant aucun inconvénient à en autoriser l'usage. Sur le fusil anglais, la hausse simple se trouve au milieu du canon, et la hausse à œilleton se pose en arrière, tandis que le fusil canadien n'a pas de hausse au milieu du canon et n'est pas susceptible d'en être muni; c'est ce qui met les Canadiens dans l'impossibilité de prendre part aux coucours. Ceux qui mettent ce règlement en vigueur savent cela aussi bien que nous-mêmes; ils doivent savoir aussi qu'il nous faudra mettre notre fusil de côté pour nous servir du vieux Lee-Enfield, sinon il ne nous sera pas possible de prendre part aux concours.

Nous nous servons de la hausse à œilleton depuis 1909; les tireurs anglais s'en servent aussi. Notre fusil n'est pas fait pour être muni d'une hausse au milieu du canon. Pour me part, j'entends ne pas m'occuper des affaires de l'association fédérale de tir, mais c'est nous qui avons les hommes et tenons les cordons de la bourse; or, nous ne permettrons pas à un seul volontaire de sortir du Canada tant qu'on nous opposera ce règlement vexatoire, qui est contraire à l'objet de cette association qui, dans la pensée de Sa Majesté, devait servir à favoriser l'exercice du tir dans les possessions anglaises d'outre-mer aussi bien qu'en Grande-Bretagne même.

Depuis un certain nombre d'années, le ministère de la Guerre s'efforce de concevoir un nouveau type de fusil. Il y a environ quatre ans que cette nouvelle est parvenue à mon oreille. Me trouvant à ce moment-là à Washington, j'y obtins des autorités militaires les renseignements les plus complets sur l'arme nouvelle. L'année suivante, étant allé en Allèmagne, les officiers allemands me renseignèrent à leur tour sur tous les détails du fusil anglais, nouveau type. Quand je me présentai au ministère de la Guerre, on ne put rien m'apprendre, si ce n'est que si je me donnais la peine d'aller chez Enfield, de frapper à différentes portes et de me bien faire venir de quelque subalterne, je réussirais à me faire renseigner. Comme un officier du service militaire de Sa Majesté n'avait pas le droit de voir le nouveau fusil, je n'étais pas homme à passer par la porte de derrière pour aller chercher des renseignements.

Il y a une couple d'années, on en était encore à faire l'essai de ce fusil, et je crois bien que le ministère de la guerre en est resté à la période d'expérimentation. Comme arme de guerre, le nouveau fusil ne vaut rien. Voici maintenant ce que le War Office pense de la hausse à œilleton:

> La hausse à œilleton offre deux avantages principaux : (a) le regard passant à travers l'œilleton au lieu de se porter sur la hausse, on ne se fatigue pas la vue en s'efforçant constamment de la fixer sur un objet très rapproché, comme cela a lieu quand on se sert de la hausse simple: (b) la hausse pouvant se placer tout près de l'œil du tireur, la ligne de mire (c'est-à-dire la distance entre le guidon et la hausse) peut être considérablement allongée. Il est beaucoup plus facile de placer avec précision une longue règle qu'une courte dans la direction d'un objet éloigné. En vertu de ce même principe, le pointage est beaucoup plus facile du fusil qui possède une longue ligne de mire.

On fait voir ensuite que, grâce à cette hausse, le tir deviendra plus précis. La hausse à œilleton a sur la hausse simple une douzaine d'autres avantages sur lesquels il n'y a pas lieu d'insister en ce moment; je me bornerai à n'en signaler qu'un seul. L'inconvénient, auquel se heurtent les tireurs d'un certain âge, c'est qu'ils voient trouble quand ils se servent de la hausse simple; par contre, à l'aide de la hausse à œilleton, l'œil du vieillard peut voir la cible avec le même netteté que le jeune homme.

Le réglement en question n'est pas établi par l'association nationale de tir; il est arbitrairement imposé par le War Office. Les seuls tireurs auxquels il puisse être préjudiciable sont ceux du Canada. Quant à moi, je ne cesse depuis un grand nombre d'années de céder à des exigences de toute sorte en matière de tir, et j'ai eu le plaisir de voir les tireurs anglais prendre invariablement parti pour nous, contre

les prétentions du ministère de la Guerre. Ils se sont joints à nous pour réclamer l'adoption de la hausse à œilleton.

Après avoir discuté la situation, nous en sommes venus à la conclusion que le Canada pourrait prêter aux tireurs anglais un nombre suffisant de fusils pour cette saison, comptant que d'ici à un an le War Office les aura munis de la mire qui, de son propre aveu, est la seule dont on doive se servir. De cette façon les tireurs anglais ne se trouveraient pas en état d'infériorité aux prochains concours. Ils nous remettraient les fusils plus tard. Ce prêt de fusils n'est cependant pas nécessaire, puisque la compagnie des petites armes de Birmingham est en mesure de fournir au ministère de la guerre autant de hausses à œilleton qu'il y a de fusils en Angleterre.

En imposant ce règlement arbitraire, le War Office ne pouvait avoir d'autre objet que d'exclure l'équipe canadienne des concours de Bisley ou d'obliger de se servir du vieux Lee-Enfield à hausse simple. Quelle autre raison pourrait-il avoir d'imposer un tel règlement à l'association nationale de tir, et quelle raison l'équipe canadienne aurait-elle de mettre son arme de côté pour s'incliner devant cette décision arbitraire? Nous entendons garder l'usage de notre fusil. Nous nous servons de la hausse à œilleton depuis 1900; elle est maintenant partie intégrante de notre arme nationale. Le ministère de la Guerre n'est pas sans savoir que nous n'avons pas de hausse simple sur notre fusil, et, pour ma part, je suis contre toute modification de cette arme.

M. F.-B. CARVELL: Il m'arrive si rarement de me trouver entièrement d'accord avec l'honorable ministre de la Milice que je croirais manquer à mon devoir envers moi-même, pour ne pas dire envers mon honorable ami, si je ne prenais la parole en une circonstance comme celle-ci. Je tiens à féliciter le ministre de la fermeté de son attitude sur cette question. Ceux qui d'entre nous qui occupent un siège en cette Chambre depuis un certain nombre d'années, savent que son opinion n'a jamais varié à l'égard du fusil dont il s'agit en ce moment et qu'il persiste encore dans l'attitude qu'il prenait dès le premier jour où il fut question de cette arme. Il s'est constitué le champion du fusil Ross à une époque où il fallait, pour le faire, qu'un homme de sa position possédât une certaine dose de courage; il a continué de le défendre depuis qu'il est à la tête du ministère de la Milice. Je constate avec plaisir qu'il persiste toujours dans son attitude, et je suis sûr qu'il finira par voir triompher sa cause, non parce qu'il fait montre de courage, mais parce qu'il a raison.

Si je diffère entièrement d'opinion avec mon honorable ami au sujet des sommes considérables qu'il désire consacrer aux choses de la milice canadienne, je suis parfaitement d'accord avec lui en ce qui concerne l'encouragement du tir. L'unique raison que l'on ait, à mon avis, d'attribuer des deniers publics au service de la milice, c'est, en fin de compte, d'apprendre aux soldats à manier un fusil ou une pièce d'artillerie. Comme tout le monde, je me plais à espérer que nous n'aurons jamais besoin de recourir aux services de la milice, mais je considère que le soldat qui ne sait pas manier un fusil est, en temps de guerre, l'être le plus inutile qui se puisse concevoir. Il faut sans doute un peu d'exercice, d'instruction et même une organisation assez considérable; mais l'essentiel, c'est d'apprendre aux soldats à manier le fusil.

Si je ne me trompe, l'association nationale de tir fut fondée dans le but de perfectionner l'art du tir dans les diverses parties de l'empire aussi bien que dans la mère patrie. Je ne me suis jamais expliqué que cette association et le War Office trouvent mauvais que les plus habiles tireurs se servent du meilleur fusil qu'il y ait dans tout l'empire pour triompher aux concours. Ils devraient, ce me semble, être bien aises qu'on leur mette sous les yeux une arme plus parfaite que la leur, un fusil qu'ils devraient adopter. Ils doivent être convaincus de la supériorité du nôtre, sans quoi ils ne chercheraient pas à l'exclure des concours. Cette exclusion équivaut à l'aveu de la supériorité de notre fusil sur le fusil anglais.

Je ne me propose pas de m'étendre sur ce sujet, tenant simplement à féliciter le ministre de la Milice (M. Hughes) d'avoir revendiqué les droits du Canada, parce qu'il s'agit du Canada et qu'il est bien d'agir ainsi, puisque notre fusil est le meilleur de tout l'empire, sinon du monde entier. Je considère que mon honorable ami pousse un peu loin la générosité en offrant de prêter des fusils Ross au gouvernement anglais. Nos soldats devraient prendre part aux concours de tir avec leur propre arme et tâcher de s'y couvrir de lauriers à l'aide de leurs propres mérites. Pour moi, il ne s'agit pas là d'un simple jeu.

Je ne crois pas que l'on ait de raisons légitimes d'exclure certains concurrents pro-

[M. S. Hughes.]

bables, parce que leur arme est supérieure à celle de certains autres. C'est aux concours organisés par l'association nationale de tir, si je ne me trompe, que le tir se pratique dans toute sa perfection; c'est là que les plus fameux tireurs recrutés dans les diverses parties de l'empire se donnent rendez-vous pour déployer leur habileté et acclamer le plus adroit. Je me plais donc à espérer que le ministre ne laissera pas se relâcher la fermeté de son attitude et qu'il ne fournira pas un sou pour envoyer des tireurs en Angleterre, à moins qu'ils ne soient admis à prendre part aux concours avec l'arme nationale du Canada et à se conquérir des lauriers sur un terrain accessible sans restriction aucune.

M. SAMUEL SHARPE (Ontario-nord): J'aimerais à demander à l'honorable ministre si le règlement de l'association nationale de tir exclut le fusil Ross ou simplement la hausse à œilleton. Si je comprends bien, cette hausse est impropre au service actif—c'est-à-dire que le fusil qui en est muni ne peut pas servir en temps de guerre. Il semble qu'il n'y ait pas unanimité d'opinion parmi les tireurs qui sont allés à Bisley, puisque certains d'entre eux considèrent qu'ils pourraient concourir à chances égales contre d'autres tout en se servant du Lee-Enfield ou de tout autre fusil à hausse simple. Il serait fâcheux que l'on pût penser que ce que nous revendiquons, c'est le droit de nous servir d'un fusil qui ne serait d'aucune utilité dans le service régulier.

L'unique objet des concours est de perfectionner le tir en vue d'une plus grande efficacité sur les champs de bataille. Or, le règlement de l'association nationale de tir, à ce que je comprends, prescrit l'usage d'un fusil dont on puisse se servir en temps de guerre. A diverses sessions du Parlement, on a appelé l'attention de la Chambre sur ce que la compagnie des fusils Ross fabriquait des armes qui n'étaient pas conformes aux prescriptions du règlement, d'un fusil que le Canada n'avait pas adopté pour son arme nationale. Je ne crois pas que l'association nationale de tir veuille porter préjudice à l'arme nationale du Canada; elle est plutôt opposée à l'adoption de la hausse à œilleton parce qu'elle ne serait d'aucune utilité en temps de guerre.

Les Américains, m'a-t-on dit, ont une hausse à œilleton dont ils peuvent se servir à la guerre; dans ce cas, elle n'offre pas l'inconvénient que l'on trouve à la nôtre. Il m'est tombé sous les yeux une interview d'un tireur émérite, le sergent G.-W. Russell, qui n'est pas tout à fait de l'avis de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), de l'honorable ministre de la Milice (M. Hughes) et du représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell).

Voici ce qu'il y dit:

Je me servirais volontiers du Lee-Enfield aux concours de Bisley. L'association nationale de tir a toujours assez de fusils de reste pour en fournir à une équipe comme celle du Canada, et je ne demande pas mieux que de me servir de la même hausse que les autres, quelle qu'elle puisse être. A vrai dire, je préférerais me servir du Lee-Enfield. Je crois que pour les concours, le long fusil Ross est le meilleur, mais j'aimerais mieux, lors même que l'association le permettrait, avoir plus d'avantage que ceux qui se servent du Lee-Enfield.

A l'avis de ce tireur expérimenté qui
4 h. est allé à Bisley à diverses reprises et s'y est distingué en se servant du fusil Ross, la hausse à œilleton offre un avantage excessif contre ceux qui se servent de l'arme anglaise, qui est munie de la hausse simple. Il préférerait faire comme les tireurs anglais: se servir du Lee-Enfield. Il ajoute:

Pour ce qui est de la hausse dite "peep sight" du fusil Ross—

Par "peep sight", il entend la hausse à œilleton.

—Je n'oserais dire que l'usage en serait pratique dans le service actif. On finira, j'en suis certain, par imaginer une hausse à œilleton susceptible de s'adapter à toutes les conditions; celle-ci ne l'est pas. Néanmoins, j'ai toujours aimé mieux m'en servir chaque fois que j'ai fait du tir à la cible. Je m'en suis aussi servi avec succès dans le tir rapide. La hausse à œilleton que nous avons en ce moment est cependant placée trop à l'arrière du fusil.

Voici ce qu'il dit du fusil américain:

Au dire d'un expert distingué en matière de fusils de guerre, les Américains prétendent que leur hausse à œilleton peut servir au service actif. Ils ont la hausse à œilleton et la hausse simple, et peuvent à leur gré se servir de l'une ou de l'autre. En outre, leur hausse est placée beaucoup plus près de l'œil que celle du fusil Ross.

L'objet du règlement de l'association nationale de tir n'est pas, contrairement à ce que l'on a dit pourrait faire croire, d'écarter le fusil Ross, mais simplement d'empêcher les tireurs de se servir d'une hausse à œilleton qui ne serait d'aucune utilité en temps de guerre. Les concours sont assujétis aux conditions particulières au service actif dans le but de rendre ce service plus effectif—la dépense faite de ce chef n'a pas d'autre objet. Si le fusil Ross est muni d'une hausse qui en fait une arme inutile à la guerre, le règlement n'a rien de déraisonnable. Il me semble que l'on a tort de se faire du mauvais sang à ce sujet.

Pour ma part, simple membre de la Chambre et simple soldat de la milice canadienne, je trouverais très fâcheux que ce règlement —si l'objet en est tel que j'ai dit—eût pour effet d'empêcher nos volontaires d'aller participer dans la mère patrie aux grands concours annuels de tir auxquels les militaires, tous les citoyens du Canada portent un si profond intérêt.

M. MICHAEL CLARK (Red-Deer): Avant que l'honorable ministre de la Milice réponde aux honorables collègues qui ont pris la parole, j'aimerais à lui poser tout de suite une couple de questions. Pas n'est besoin de dire que je suis loin d'être expert en cette matière qui est absolument étrangère à ma sphère. Je dois dire cependant que les services administratifs, y compris même ceux de la Grande-Bretagne, ne m'inspirent pas une confiance sans bornes. L'hiver dernier, nous craignions que les ministres n'eussent une confiance excessive en l'administration anglaise. Il y eut même à ce sujet un débat assez long.

M. S. HUGHES: Est-ce de moi que l'honorable député veut parler?

M. CLARK: Non, c'est du ministère de la guerre sur mer; le ministre de la Milice est à la tête du ministère de la guerre sur terre. Le danger que je vois pour le Gouvernement, c'est qu'il semble, cette année, donner dans l'excès contraire en affaiblissant le lien qui rattache le Canada à la Grande-Bretagne.

La première question que j'ai à faire en termes très clairs à mon honorable ami a trait à ce qu'il a affirmé bien secrètement, mais pas assez cependant pour que le représentant de Carleton (N.-B.) ne l'ait répété—à savoir que le fusil Ross est supérieur au Lee-Enfield. Le War Office admet-il la supériorité du fusil Ross? Deuxième question: Le règlement dont on se plaint, le War Office l'a-t-il édicté d'une façon arbitraire—façon qui s'acquiert peut-être aisément dans le monde militaire—ou en a-t-il motivé l'établissement en quelque manière?

M. HUGHES: Je répondrai d'abord au représentant de Red-Deer. Pour ce qui est de savoir si le War Office admet la supériorité du fusil Ross sur le Lee-Enfield, je ferai observer qu'il reconnaît que le Ross a fait sa marque dans tous les concours et partout où l'on s'en est servi. S'il n'en admet pas la supériorité—ce n'est pas chose facile d'amener le ministère de la guerre à avouer que l'arme d'une colonie est meilleure que celle de la mère patrie—il le reconnaît en mettant son propre fusil de côté en s'efforçant d'en produire un nouveau qui, par certains côtés, se rapproche du Ross nouveau modèle.

Quant à savoir si le War Office a imposé son règlement de façon arbitraire ou non, il suffira de dire qu'il a prévenu l'association nationale de tir que toute aide lui serait refusée si l'on n'observait pas certaines prescriptions. L'aide du ministère consiste à fournir les cartouches, les officiers qui dirigent les concours, et diverses choses; elle assure l'existence de l'association, et c'est pourquoi celle-ci doit s'incliner devant la volonté du War Office. La seule raison que ce dernier puisse avoir d'agir de la sorte, c'est son désir de former les tireurs d'après le système de mousqueterie prescrit par ses règlements. Il n'y a pas bien longtemps que l'on fait pratiquer le tir aux soldats anglais; les autorités s'aperçoivent aujourd'hui qu'il est assez important de savoir si le soldat est capable d'atteindre l'ennemi ou s'il est bon tout au plus à l'effrayer en tirant en l'air.

Si l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) éliminait des observations qu'il a faites tous les " si " qu'il y a introduits, il en resterait fort peu de chose. La seule chose qu'il ait affirmée de façon positive, c'est que la hausse à œilleton ne peut pas servir à la guerre. S'il avait daigné me prêter l'oreille, il saurait que j'ai cité l'opinion du plus grand expert en la matière. le major Richardson, qui a déclaré qu'à Stockholm, l'an dernier, le tir des Américains avec la hausse à œilleton était deux fois plus rapide que celui des soldats anglais. A Ottawa même, au concours Palma, les soldats américains faisaient mouche deux fois contre nous une; ils tenaient tête aux vents changeants qui rendaient nos soldats incapables de concourir, parce qu'ils étaient en mesure de tirer deux fois plus rapidement que nous. La hausse à œilleton est la seule dont on puisse attendre des résultats certains en temps d'hostilités.

M. SHARPE (Ontario-nord): La hausse du fusil Ross peut-elle servir en campagne?

M. HUGHES: Sans doute; elle est fabriquée pour cela.

M. SHARPE: S'en sert-on en activité?

M. HUGHES: Nous n'avons eu l'occasion de faire feu sur aucun ennemi depuis qu'elle est adoptée.

M. SHARPE: La milice s'en sert-elle?

M. HUGHES: Certainement. L'an dernier, le représentant de Colchester (M. Stanfield) prenait part aux concours de tir d'Halifax avec son équipe et y remportait tous les prix. C'est de la hausse à œilleton qu'on se servait en cette circonstance. Faute d'occasion je le répète, la hausse du fusil Ross n'a pas encore subi l'épreuve du service actif; mais si la guerre vient jamais à éclater, nous la mettrons à l'épreuve, et mon honorable ami constatera lui-même qu'elle est beaucoup plus satisfaisante que la hausse simple. L'honorable député voulut un jour tirer sur une cible en se servant de la hausse à œilleton, et, ma foi, il y réussit assez bien pour un novice; mais son succès fut moins brillant quand il voulut se mesurer avec un vieux tireur expérimenté.

Trente-cinq mille fusils munis de la hausse à œilleton se trouvent actuellement en la possession de nos soldats. Cette hausse est en usage dans toutes les parties du pays et est posée sur les fusils des modèles 2 et 3.

Quant au fusil américain, je ne veux pas le déprécier, mais sa hausse tubulaire ne vaut pas la nôtre pour le service actif. Notre hausse tubulaire fait partie intégrante du fusil; elle ne s'en détache pas, et à cet égard, notre situation est différente de celle du peuple anglais. Je le répète, le peuple anglais pourrait se servir de la hausse tubulaire, mais le ministre de la Guerre ne veut pas le lui permettre.

M. MACDONALD: Comment le ministre explique-t-il cette conduite de la part du ministre de la Guerre?

M. HUGHES: Je n'en sais rien; je ne dirige pas le ministre de la Guerre. Je m'efforce d'administrer le département de la Milice du Canada.

M. GRAHAM: Nous avons foi j'imagine, en l'autonomie, du moins, en ce qui a trait aux fusils.

M. HUGHES: Si le gouvernement anglais adoptait un fusil aussi bon que le fusil Ross, je me ferais un plaisir de l'imiter et de me servir de ce fusil, mais il ne l'a pas encore fait.

M. EMMERSON: Mon honorable ami s'insurge contre les instructions du ministère de la Guerre comme nous nous sommes insurgés l'hiver dernier contre les conseils du premier lord de l'Amirauté.

M. MADONALD: Je désire faire quelques commentaires sur ce sujet.

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas qu'il soit permis à un député de prendre la parole une deuxième fois sur cette motion.

M. MACDONALD: Pour sauvegarder mes droits, plutôt que dans l'intention d'obliger la Chambre à m'entendre, je ne voudrais pas admettre que celui qui propose une motion comme celle-ci n'a pas le droit de clore le débat.

M. l'ORATEUR: Si je saisis bien la question, une motion d'ajournement ne donne pas à celui qui l'a proposée le droit de prendre de nouveau la parole.

M. HUGHES: Quant à moi, je serais bien aise que la Chambre permît à l'honorable député de se faire entendre.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, j'appelle votre attention sur le 2e paragraphe de l'article 21 du règlement:

> La réplique est permise à un membre qui a fait une motion de fond ou a proposé la deuxième lecture d'un bill, mais non à celui qui a proposé un ordre du jour (autre que la deuxième lecture d'un bill), un amendement, la question préalable, l'ajournement au cours d'un débat ou une instruction à un comité.

Mon honorable ami a évidemment le droit de réplique.

M. l'ORATEUR: J'ai toujours compris que, dans le cas d'une motion de fond, ce privilège est accordé à l'auteur de la motion afin qu'il puisse réfuter les arguments invoqués à la suite de son premier discours. La Chambre considère peut-être la présente motion comme une motion de fond. Dans ce cas l'honorable député aurait le droit de réplique. J'ai toujours compris que l'auteur d'une motion d'ajournement n'avait pas le droit de répliquer.

Sir WILFRID LAURIER: C'était un nouvel article du règlement, adopté en 1909.

M. MACDONALD: J'étais convaincu que la présente motion était une motion de fond et je comprenais qu'il n'était que juste, dans l'intérêt d'autres députés qui auraient plus tard des motions à proposer, que l'interprétation de cette règle de pratique fût fixée, afin que nous connussions quels sont les droits de la députation.

Je désire féliciter d'abord le ministre des vigoureux sentiments canadiens dont il s'est animé dans cette circonstance. Je m'exprime peut-être mal, car il a à diverses reprises donné des preuves d'un patriotisme ardent, et lorsque je l'ai entendu nous dire, comme il l'a fait hier, qu'il lui a fallu se rendre à Washington et à Berlin pour obtenir des renseignments qu'à

titre de ministre de la Milice dans la plus grande possession anglaise d'outre-mer ...

M. HUGHES : Non, je n'étais pas ministre de la Milice. J'ai parlé d'il y a quatre ans et il n'y a qu'un peu plus de deux ans que je suis ministre de la Milice. L'honorable député a-t-il oublié les événements de 1911?

M. MACDONALD: "C'est pis encore", dit le représentant de Carleton (M. Carvell). Ainsi, il n'était pas ministre de la Milice, mais il avait porté les armes dans le Sud-Africain et il avait réussi à chasser du Canada deux ou trois généraux anglais venus ici à différents époques de sa carrière. Je crois qu'il aurait dû pouvoir obtenir du ministère de la Guerre, sans se rendre à Berlin ou à Washington, les renseignements qu'il désirait se procurer, lui qui était intéressé à savoir quelle était la meilleure arme pour le service. Depuis qu'il est au poste qu'il occupe, les moyens de communications avec le ministère de la Guerre en Angleterre sont peut-être plus faciles qu'ils l'étaient dans la circonstance dont il parle.

Je conviens avec lui que la conduite du ministère de la Guerre dans cette affaire est arbitraire. Il y a des gens qui occupent des emplois au parlement impérial—heureusement, ils deviennent de moins en moins nombreux—mais quiconque étudie l'histoire d'Angleterre sait que parfois, même en ces dernières années, des gens occupant des postes de confiance au ministère de la Guerre et à l'Amirauté ont considéré les habitants des possessions d'outremer, et les représentants du peuple dans leurs législatures, comme des êtres inférieurs n'ayant pas assez de sagesse pour rendre des lois au nom de ceux qu'ils représentaient. Le ministère de la Guerre est apparemment d'avis que mon honorable ami, représentant de la nation canadienne dans les affaires de la Milice, ne peut interpréter le sentiment de notre population au sujet des choses militaires. D'où il s'ensuit que sa conduite est arbitraire.

L'an dernier, l'honorable Winston Churchill, qui était mêlé à un autre département de la Défense en Angleterre, a prouvé qu'il croyait les nôtres incapables de se prononcer ...

M. HUGHES: Je n'ai pas parlé de Winston Churchill.

M. MACDONALD: Le ministre a dit beaucoup de choses du ministère de la Guerre et je parlerai un peu de Winston Churchill. Il appartient à une classe d'hommes qui considèrent que les habitants du Canada sont incapables de rendre des lois et qui les tiennent pour des hommes inférieurs, ainsi que l'a clairement prouvé le deuxième mémoire qu'il a tranmis au Canada. Il y a apparemment au ministère de la Guerre des personnes ayant la même tournure d'idées, et je suis bien aise de dire que le ministre, animé d'un patriotisme ardent, proteste contre cette espèce d'ingérence bénévole dans nos affaires de la part de ceux qui exercent une parcelle d'autorité en Angleterre.

Le représentant d'Ontario-nord (M. Sharpe) a traité ce sujet et déclaré que cette hausse tubulaire dont on se sert avec les fusils est une chose terrible qui n'a aucune valeur au point de vue des résultats réels. J'ai déclaré dans mes observations préliminaires et je tiens de la meilleure source que la hausse tubulaire forme partie du fusil adopté par les autorités militaires de la Grande-Bretagne.

M. HUGHES : Très bien! très bien! C'est le nouveau fusil. J'ai lu leur rapport officiel sur ce fusil.

M. MACDONALD : Par conséquent, si le ministère de la guerre, dont la conduite en cette affaire est si arbitraire, a entre les mains la dernière création en fait d'armes et que cette hausse tubulaire en forme partie, quelle raison peut-il avoir de se plaindre et de refuser aux tireurs du Canada la permission de prendre part à ce concours uniquement parce que leurs fusils sont munis de hausses tubulaires? Voilà la situation et j'espère que le ministre persistera à défendre vigoureusement les droits du Canada dans cette affaire et à exiger que les autorités anglaises reconnaissent l'arme adoptée par notre pays.

(La motion n'est pas adoptée)

INTERPRETATION DE L'ARTICLE 17 DU REGLEMENT.

Sir WILFRID LAURIER : Puis-je interrompre la procédure? Je vous vois quitter le fauteuil, monsieur l'Orateur. Ne doit-on jamais proposer une motion le jeudi ou le vendredi? L'article du règlement est ainsi conçu:

> Les jeudis ou vendredis, lorsque l'ordre du jour apelle la formation de la Chambre en comité des subsides, ou des voies et moyens, M. l'Orateur quitte le fauteuil sans poser de question, pourvu que, sauf du consentement de la Chambre, les prévisions budgétaires de chaque département puissent avoir la priorité un autre jour que le jeudi ou le vendredi.

Si vous pouvez quitter le fauteuil aujourd'hui, et si vous le faites, monsieur l'Ora-

teur, il y a certains crédits que nous ne pourrions pas discuter. Nous avons discuté le budget de tous les départements, sauf celui du secrétariat d'Etat; et si vous quittiez le fauteuil sans qu'une motion fût proposée, le Gouvernement ne pourrait pas entreprendre l'étude du budget du secrétariat d'Etat. J'ai voulu discuter cette question l'autre jour, mais le premier ministre a dit: " Non, la règle ne s'appliquerait pas, parce que nous procédons de consentement." Je vous rappellerai ce qui a eu lieu il y a huit jours aujourd'hui, et notamment les dernières phrases du premier ministre qui se trouvent à la page 323 du hansard:

> Selon moi, on devrait regarder comme distinct, chacun des départements, qui sont énumérés, à partir de la page 8, et non pas comme un seul, ainsi que le voudrait mon honorable ami. Si je comprends bien la phraséologie de cette règle, nous avons exactement la meme opinion. Je puis ajouter que c'est du consentement de cette Chambre, que nous abordons ce sujet aujourd'hui. Le Gouvernement n'aurait pas pu raisonnablement entreprendre cette besogne aujourd'hui, sans le consentement des députés, et loin de moi la pensée que les procédures actuelles soient gouvernées par cette règle. Les crédits de chacun de ces ministères devront être soumis à la Chambre, un autre jour, avant que la règle concernant le jeudi et le vendredi ne soit mise en vigueur.

Par conséquent, il saute aux yeux que le Gouvernement n'a pas l'intention de profiter de la règle relative au jeudi et au vendredi pour permettre à M. l'Orateur de quitter le fauteuil sans qu'une motion soit proposée.

C'est un privilège précieux. Jeudi dernier, nous avons procédé de consentement, et nous avons permis d'aborder le budget de tous les départements, moins un qui n'a pas été appelé. Nous procédions de consentement, aussi n'avons-nous pas soulevé d'objections. Mais, si on pose aujourd'hui en principe que nous pouvons étudier le budget de l'un de ces départements le jeudi ou le vendredi parce qu'il s'est agi de tous ces départements, nous serons privés du précieux privilège de proposer une motion. Nous n'entendons pas en proposer une aujourd'hui, mais nous désirerons peut-être le faire un autre jour, et comme le premier ministre a déclaré dans les termes les plus clairs que la règle ne s'appliquerait pas, je crois que nous devrions nous en tenir à cette déclaration et exiger qu'on propose à la Chambre de siéger en comité des subsides.

M. l'ORATEUR: Je veux simplement dire que j'ai compris que le premier ministre, en disant que la règle ne s'appliquerait pas, a voulu dire qu'elle ne s'appliquerait pas ce jour-là. Ce serait autre chose de dire qu'elle ne s'appliquera pas de toute la session. Voilà ce que j'ai compris. Je ne veux pas empêcher qu'on observe une entente intervenue entre les deux côtés de la Chambre. J'interprète la règle autrement que celui qui vient de reprendre son siège et que le premier ministre lui-même, mais je me suis efforcé de m'en tenir à son véritable sens. Toutefois, je conçois facilement que si la règle doit s'appliquer comme je l'interprète aux départements dont une partie du budget a été étudiée. On considérerait comme si les crédits de ces départements avaient été mis à l'étude un autre jour que le jeudi ou le vendredi. L'opposition sera privée de tout ce qui, pour elle et pour toute la députation, est un droit précieux du droit de proposer une motion lorsque le budget d'un nouveau département vient sur le tapis. Je dois dire que je ne puis interpréter le règlement de la même manière que le chef de l'opposition.

L'hon. GEORGE E. FOSTER: Il se peut que le règlement ne permette pas au premier ministre et au chef de l'opposition d'en arriver d'un côté à l'autre de la Chambre à une entente qui soit contraire à ses dispositions. Si telle est la décision de M. l'Orateur, le premier ministre et le chef de l'opposition n'auront qu'à s'incliner, j'imagine. Mais voici ce que je désire rappeler à M. l'Orateur: si la motion eût proposé d'étudier le budget d'un département dont il n'avait pas été question avant vendredi dernier, l'objection n'eût pas été de mise, mais la motion de vendredi proposait à la Chambre de se déclarer en comité des subsides relativement à tous les départements. Par conséquent, si le règlement s'appliquait, nous aurions pu, lorsque vous auriez quitté le fauteuil, nous occuper de tous les départements.

Ainsi qu'on l'a dit tantôt, cela priverait l'opposition d'un précieux privilège. L'autre jour, si mon très honorable ami eût soulevé une objection qui aurait été maintenue, nous n'aurions pas pu siéger en comité des subsides, sauf en ce qui concernait un seul département. Le langage du premier ministre énonce clairement quelles étaient ses intentions. J'étais assis près de lui à ce moment-là et nous avons discuté la question, et j'ai compris comme lui que le règlement, s'il était appliqué à la lettre, pourrait être injuste pour l'opposition et pourrait la priver, ainsi que nombre de membres de la Chambre, du droit d'engager

une discussion sur une motion demandant que l'Orateur quitte le fauteil. Si l'Orateur peut permettre que l'entente qui, je le crois, a eu lieu entre nous soit observée du consentement de la Chambre, il vaudrait mieux proposer la motion demandant la formation du comité des subsides et régler le malentendu qui, j'en suis certain, cause des ennuis à nos honorables amis.

M. l'ORATEUR: Cela se peut, bien entendu, du consentement de la Chambre. Lorsque le désir de celle-ci est unanime, je ne crois pas que l'Orateur ait le droit de le contrecarrer. Quant à l'interprétation du règlement, il me semble qu'il y a une différence importante et notable entre dire qu'il ne s'appliquera pas maintenant et dire qu'il ne s'appliquera pas de toute la session. D'ordinaire, lorsque nous suspendons le règlement, nous le suspendons au sujet d'une motion, d'un bill ou d'une action. Si j'ai saisi le sens des explications du ministre du Commerce (M. Foster), la suspension que, selon lui, le premier ministre a proposée et que le chef de l'opposition a acceptée, s'appliquerait à toute la session.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre du Commerce propose aujourd'hui que nous nous occupions des départements du Commerce et du Travail. Si nous ne finissons pas cette étude vendredi prochain, vous quitterez le fauteuil de plein droit et nous pourrons poursuivre l'examen de ces crédits. Nous nous sommes occupés de tous les départements, sauf le secrétariat d'Etat et vous pouvez aujourd'hui quitter le fauteuil sans qu'une motion soit proposée à cette fin. Mais si le Gouvernement tentait d'étudier le budget du Secrétariat d'Etat, j'aurais le droit de dire: "Non, vous ne pouvez pas toucher à ce département, car son budget n'a pas été étudié avant aujourd'hui". La règle semble très claire:

Les estimations budgétaires de chaque département doivent avoir la priorité un autre jour que le jeudi ou le vendredi.

Si le solliciteur général était présent, il se rangerait de mon avis, je crois. Mais lorsque le budget d'un département a été soumis un autre jour, il peut être étudié le jeudi ou le vendredi sans qu'une motion soit proposée. Nous nous occuperons aujourd'hui des départements du Travail et du Commerce. Jeudi prochain, si nous avons à étudier le budget de ces départements, vous pourrez quitter le fauteuil, monsieur l'Orateur, sans qu'une motion soit présentée, mais dans ce cas le Gouvernement ne pourra que poursuivre le travail déjà commencé. C'est ce que le ministre du Commerce a compris et ce que j'ai compris moi-même; aussi avons-nous permis de toucher à tous les départements, parce que nous procédions de consentement.

Le premier ministre a dit: "Je ne restreindrai pas vos droits, et nous n'appliquerons pas aujourd'hui la règle relative au jeudi et au vendredi". Par conséquent, nous aurions encore le privilège de présenter une motion, si c'était notre intention. Autrement, nous nous réduirions à l'impuissance et nous n'aurions qu'une occasion de proposer une motion lorsqu'on demanderait à la Chambre de siéger en comité des subsides.

M. l'ORATEUR Je crois que mon très honorable ami se rappellera que j'ai dit dans cette circonstance-là qu'on pouvait tolérer la chose, mais que ce serait la source d'une foule d'ennuis à l'avenir. C'est à cela que je pensais à ce moment-là. Dans l'intention du règlement, le budget de chaque département devait être étudié un autre jour que le jeudi ou le vendredi afin de permettre à un membre de la Chambre de proposer une motion, si c'était son intention.

D'un autre côté, si on tentait d'entamer le budget d'un département le jeudi ou le vendredi, il faudrait obtenir le consentement unanime de la Chambre. C'est ainsi que j'ai toujours interprété le règlement. Le consentement unanime n'a pas trait au fait que l'Orateur peut ou ne peut pas quitter le fauteuil, mais au fait que le budget d'un département doit d'abord venir sur le tapis un autre jour que le jeudi ou le vendredi, à moins du consentement unanime de la Chambre. Avec ce consentement, il peut être discuté n'importe quel jour.

J'ai compris que le chef du Gouvernement a dit à ce moment-là que, lorsque l'opposition désirerait proposer une motion au moment où la Chambre se disposerait à siéger en comité des subsides, rien ne s'y opposerait. Voilà ce que j'ai compris. Conformément à cette interprétation, si la Chambre exprimait le désir qu'un de ses membres propose et discute aujourd'hui une motion, je ne croirais pas avoir raison de refuser de recevoir cette motion.

M. Foster, appuyé par M. Reid, propose que je quitte le fauteuil afin que la Chambre siège en comité des subsides.

Sir WILFRID LAURIER: Adopté.

(La motion est adoptée.)

[M. G. E. Foster.]

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre passe à la suite de la discussion des subsides sous la présidence de M. Blondin.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre du Commerce déposera-t-il sur le bureau une copie de la convention récemment conclue avec la Royal Mail Steam Packet Company au sujet des communications avec les Antilles?

M. FOSTER: Je la déposerai avant que le budget du département soit mis à l'étude.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre nous donnera-t-il des renseignements sur l'application de la loi de conciliation?

M. CROTHERS: Depuis que je suis ministre, il n'y a pas eu de procédure aux termes de la loi de la conciliation et du travail. Une fois, une requête a été présentée concernant l'Intercolonial, mais le différend s'est réglé et il n'y a pas eu de conseil de nommé. Généralement parlant, je constate que les deux partis en cause préfèrent les procédures intentées aux termes de la loi des différends industriels qu'elles jugent plus directes et plus satisfaisantes.

Sir WILFRID LAURIER: Malheureusement, il y a eu une grève dans l'île de Vancouver et le Gouvernement a nommé une commission d'enquête. Le ministre nous fournira-t-il des renseignements à ce sujet?

M. CROTHERS: La première nouvelle que j'ai eu des troubles dans l'île de Vancouver a été apportée par une dépêche publiée par l'un des journaux d'Ottawa, le 19 de septembre 1912, annonçant qu'environ 1,500 mineurs s'étaient mis en grève dans les mines Cumberland. Ayant lu cette dépêche, j'adressai aussitôt le télégramme suivant:

Ottawa, 19 septembre 1912.

M. Peter McNiven,
Secrétaire de la loge des Mineurs-Unis,
Cumberland (C.-A.).

On a appelé mon attention sur des dépêches parues dans les journaux et annonçant l'existence d'une grève de houilleurs aux mines Cumberland. La loi concernant les enquêtes sur les différends industriels fournit les moyens de régler toutes les questions litigieuses en les soumettant à une commission impartiale composée de trois membres dans laquelle la compagnie et les ouvriers intéressés peuvent avoir un représentant de leur choix. La loi n'oblige pas d'accepter les conclusions de la commission, mais elle interdit, sous des peines sévères les grèves et les contre-grèves avant l'enquête. Dans le présent cas, on ne semble pas avoir observé les dispositions de la loi, et je tiens beaucoup à connaître sans retard par une dépêche les détails du différend. Le département fournira les explications supplémentaires dont on pourra avoir besoin concernant la loi des différends industriels, et il vous transmet aujourd'hui par la poste des exemplaires de cette loi et des formules de demandes conformément à ses dispositions. Si une demande régulière est adressée, rien ne sera épargné pour faciliter les procédures aux termes de la loi.

T. W. Crothers,
Ministre du Travail.

Il paraît que Peter McNiven, à qui la dépêche était adressée et dont nous avions obtenu le nom des directeurs des différentes unions du pays, avait été remplacé par un nommé McAllister à qui la dépêche fut remise, en sa qualité de secrétaire de la loge. Le lendemain, je recevais cette réponse:

Cumberland, C.-A., 10 septembre.

A l'hon. T. W. Crothers,
Ministre du Travail,
Ottawa.

Nulle grève n'a été déclarée aux mines de Cumberland. La compagnie a ouvertement traité avec injustice des ouvriers qui prenaient une part active à l'organisation de l'union. Elle a aussi refusé de recevoir ou voir un comité nommé par les ouvriers. Ceux-ci ont décidé de prendre un congé à la suite duquel la compagnie leur ordonna de sortir leurs outils des mines.

J. J. McAllister.

Les ouvriers ont toujours prétendu qu'ils ne se sont pas mis en grève, qu'ils ont pris un congé et que les patrons les ont privés de travail. Ceux-ci l'ont nié et m'ont dit à moi-même que pendant trente jours le sifflet s'est fait entendre tous les matins, pour appeler les hommes au travail, mais que ceux-ci ont refusé de s'y rendre. Les propriétaires des mines ont alors entrepris de les faire exploiter par d'autres, et ils ont réussi à attirer des houilleurs de différents endroits.

M. MACDONALD: Aucune partie n'a demandé une commission d'enquête?

M. CROTHERS: Non.

M. MURPHY: Les hommes ont prétendu qu'ils ne s'étaient pas mis en grève?

M. CROTHERS: Les hommes ont prétendu qu'ils ne s'étaient pas mis en grève; qu'ils avaient simplement pris un congé. Il y a à Cumberland sept mines exploitées par la "Canadian Colliery Company" et une autre à un endroit nommé Extension, à 60 milles environ au sud de Cumberland. Les propriétaires des mines ont entrepris de recruter des houilleurs pour remplacer ceux qui s'étaient mis en grève, disaient-ils. Ils s'en sont procurés en différents endroits. Ils ont envoyé quelqu'un

en Angleterre pour y obtenir des houilleurs; ils en ont engagés à Edmonton et ailleurs. Ils ont augmenté peu à peu par le nombre des hommes travaillant dans les mines. Quelques-uns de ceux qui avaient quitté le travail sont revenus, et le premier mai 1913, ils tiraient des mines 60 p. 100 de leur rendement normal grâce aux remplaçants qu'ils s'étaient procurés.

Le vice-président de l'Association United Mine Workers of America, dont le bureau-chef est à Seattle a donné ordre au chef du district de prononcer une grève de tous les mineurs de l'île de Vancouver, non pas seulement de ceux qui avaient travaillé pour la compagnie Canadian Colliery, mais de tous les mineurs dans l'île de Vancouver.

M. MACDONALD: Dans la Colombie-Anglaise.

M. CROTHERS: Non, dans l'île de Vancouver. L'ordre ne s'étendait pas à Crow's-Nest, ni à la partie est de la Colombie-Anglaise.

M. CARVELL: Le Gouvernement a-t-il reçu avis de la grève avant qu'elle fût déclarée?

M. CROTHERS: Non; la première nouvelle que j'en ai eue a été une dépêche dans un journal d'Ottawa, disant que quinze cents mineurs s'étaient mis en grève le jour précédent.

M. CARVELL: L'honorable ministre n'a pas compris ma question, je crois. Le département a-t-il reçu avis de la grève générale qui a été déclarée vers le 1er mai, avant que les ouvriers eussent réellement quitté le travail?

M. CROTHERS: Nous n'avons reçu aucun avis de ce genre. En réponse à l'ordre qui leur était donné, tous les mineurs de l'île de Vancouver ont quitté le travail. Tous ceux qui travaillaient aux mines de la compagnie Western Coal, de la compagnie Pacific Coast et aux houillères Jinglepot ont cessé le travail vers le 1er mai.

Le département avait un représentant à Vancouver, et nous lui avons donné ordre d'aller sur l'île et de faire tout en son pouvoir pour faire consentir, soit les ouvriers mineurs soit les patrons, à demander un bureau d'enquête. La loi des enquêtes dans les différends industriels ne nous donne aucun pouvoir de former un bureau sans que les ouvriers ou les patrons en fassent la demande au préalable. Nous avons fait savoir à notre représentant que si les membres de l'association des mineurs ou les patrons ne voulaient pas faire cette demande, de voir s'il ne pourrait pas engager les mineurs qui n'appartenaient pas à l'union à demander un bureau d'enquête à eux-mêmes, car le département désirait beaucoup établir un bureau de ce genre. Pas un mineur n'a voulu consentir, de sorte que le département n'a pas pu faire d'enquête sous l'autorité de la loi concernant les différends industriels. Mais afin que tous les faits fussent portés à la connaissance du public le Gouvernement a nommé un commissaire, M. Samuel Price, de Saint-Thomas, qui avait été pendant sept ou huit ans, commissaire des mines de la province d'Ontario, et qui était très au courant de toutes ces questions.

M. CARVELL: Quelle est la date de cette nomination?

M. CROTHERS: Le 27 juin 1913.

Je considérais la situation très grave, et je désirais me renseigner directement. Je me suis donc rendu à Vancouver où j'ai passé près de la moitié du mois de juillet. J'ai eu des conversations avec les différents propriétaires des mines et avec les chefs des mineurs. Je me suis convaincu qu'il était absolument impossible d'accorder les patrons et les ouvriers. Les propriétaires des mines paraissent fermement décidés à ne reconnaître d'aucune façon l'association des United Mine Workers of America, ou ses chefs.

M. MACDONALD: C'était le nœud de la question?

M. CROTHERS: Oui, c'était la grande difficulté.

M. MICHAEL CLARK: Combien de jours le ministre est-il resté sur l'île?

M. CROTHERS: Je ne me rappelle pas exactement. Je crois que j'y suis resté une dizaine de jours. J'ai visité les différentes mines et j'ai conversé avec les propriétaires et avec un très grand nombre de mineurs. A Cumberland, j'ai donné audience à vingt-sept grévistes et j'ai entendu leurs raisons. J'ai eu ensuite une conférence avec exactement quarante mineurs qui avaient remplacé les grévistes au travail et j'ai aussi entendu ce qu'ils avaient à dire. J'ai de plus consulté la Chambre de commerce de la ville de Cumberland, le maire et quelques échevins pour connaître leur opinion. J'ai constaté que les deux parties étaient fermes dans leur détermination, qu'il n'y avait aucun espoir de les faire accorder. Les ouvriers croyaient que la question serait réglée dans une quinzaine de jours, si je voulais les laisser agir seuls; ils pensaient que les propriétaires des mines seraient

obligés de les rappeler au travail afin de sortir le charbon des mines. D'un autre côté, les patrons disaient que jamais ils ne reconnaîtraient l'union dussent les mines rester fermées pendant quarante ans. Je n'ai jamais vu deux camps si acharnés.

M. Samuel Price a fait une enquête dans l'île de Vancouver; il a conféré avec les patrons, les mineurs, et le gouvernement à Victoria; il a eu des conversations à Victoria avec quelques-uns des principaux membres de l'association des mineurs, et a fait un rapport.

La Chambre comprendra que dans des questions de ce genre, si le différend dure un certain temps et si les choses ne tournent pas comme les deux camps l'espèrent; si les patrons ne se fatiguent pas de voir durer la grève, et ne reprennent pas les ouvriers aussi vite que ceux-ci s'y attendaient, ou si ces derniers ne retournent pas au travail comme les patrons l'espéraient, il arrive généralement qu'au bout d'un certain temps il y a plus de chance pour faire une autre tentative pour mettre fin au différend.

M. MACDONALD : Dans cet intervalle, combien d'ouvriers étrangers a-t-on fait venir pour travailler aux mines?

M. CROTHERS: Je n'ai pas de renseignements exacts à ce sujet. Une centaine environ ont été amenés d'Angleterre, mais à peu près une cinquantaine seulement se sont mis au travail dans les mines.

M. MACDONALD: Ils sont entrés dans l'union.

M. CROTHERS: Ils sont entrés dans l'union; mais je ne connais pas le nombre qu'on a fait venir.

Le sous-ministre du département, M. Acland, possède une expérience de plusieurs années dans des différends de ce genre, et il a généralement très bien réussi à amener une entente. Nous avons cru qu'il serait bon de faire un autre effort, et M. Acland est allé vers le 1er novembre a l'île de Vancouver sur laquelle il a passé la plus grande partie du mois a conférer avec les patrons et les mineurs.

Il est revenu, convaincu comme je l'ai été moi-même en juillet, qu'il était absolument impossible d'établir une entente entre les deux parties. C'est le dernier effort que nous avons fait; c'était en novembre dernier. Depuis cette époque les choses sont allées de mal en pis, et les honorables députés connaissent les troubles qui ont eu lieu. Les autorités provinciales, m'a-t-on informé, ont fait arrêter un grand nombre de mineurs, dont plusieurs ont déjà subi leur procès. Par suite d'un changement de venue les procès ne se font plus maintènant à Victoria mais à New-Westminster. La situation est très grave dans l'île de Vancouver. Ce sont réellement les seuls troubles sérieux que nous avons eus depuis deux ans. Ainsi que le savent tous ceux qui sont au courant de ces questions, le problème le plus difficile à résoudre entre les propriétaires de mines et les ouvriers, c'est la reconnaissance de l'union. S'il ne s'agissait que d'une question de salaire, il serait possible de faire un compromis.

M. CARVELL: Me sera-t-il permis de demander s'il n'y a qu'une seule union ouvrière là-bas?

M. CROTHERS: Oui, l'association des United Workers of America.

M. MACDONALD: La difficulté portait-elle sur la reconnaissance de cette association particulière, ou de toutes les unions ouvrières?

M. CROTHERS: Cette association particulière.

M. MACDONALD: Les patrons auraient-ils consenti à traiter avec une autre union?

M. CROTHERS: Ils le disaient, mais les mineurs n'en voulaient pas d'autre.

M. MACDONALD: Les patrons disaient n'avoir pas d'objection aux unions en général?

M. CROTHERS: Oui; mais les mineurs entendaient que les patrons ne voulaient d'aucune union. C'est ce qu'ils affirmaient, mais ils n'en avaient aucune preuve directe. Les propriétaires de mines se déclaraient prêts à traiter avec les mineurs qui travaillaient pour eux, mais ils refusaient de reconnaître les chefs ouvriers d'Indianapolis ou de Seattle.

M. CARVELL: La Chambre a presque failli être endormie par la façon insouciante dont mon honorable ami (M. Crothers) a discuté ce grave problème national. A l'entendre, on serait porté à croire que la question n'a pas d'importance, que c'est une chose qui peut arriver tous les jours dans le monde des travailleurs, et, toute malheureuse que la grève pût être, il n'y avait rien à faire, qu'on n'avait plus à s'en occuper. L'honorable ministre n'aurait jamais pu mieux réussir qu'il l'a fait cet après-midi à convaincre le peuple canadien qu'il a bien gagné le titre de "ministre du

Jeu" au lieu de "ministre du Travail". Ce titre n'est pas de mon invention; c'est lui-même qui se l'est donné.

Nous avons entendu de sa bouche même des choses extraordinaires. Voici, en effet, qu'une grève, qui comprend trois ou quatre mille travailleurs, est déclarée le 17 septembre 1912, et à l'exception d'un télégramme dans lequel on explique d'une façon très générale à ces grévistes les dispositions de la loi de conciliation, le ministre du Travail, pendant six ou sept mois, ne lève pas un doigt, ne fait aucune démarche ni aucun effort pour régler le différend, jusqu'à ce que presque toute l'île de Vancouver soit en feu. A-t-ton jamais vu, dans cette Chambre ou dans un autre Parlement d'un pays civilisé, depuis le commencement du monde jusqu'à nos jours, un ministre du Travail se conduire de cette façon?

M. G. E. FOSTER: C'est bien long.

M. CARVELL: Oui, je vois que mon honorable ami le ministre du Commerce (M. Foster) comprend la position dans laquelle se trouve son collègue cet après-midi. Il admet lui-même n'avoir fait aucun effort pour apporter remède à cet état de choses terrible.

M. CROTHERS: Je n'ai pas admis cela.

M. CARVELL: Aucune personne d'une intelligence ordinaire ne peut arriver à une autre conclusion après avoir entendu la confession que l'honorable ministre a faite. Les choses ont marché ainsi qu'on le sait jusque vers le 1er mai, alors que presque tous les mineurs de cette partie de la Colombie-Anglaise se sont mis en grève. Le ministre du Travail dit qu'il ne savait pas que cela arriverait. Je veux bien admettre qu'il est sincère en disant cela, mais ce n'est qu'une autre preuve de l'insouciance absolue qu'il a montrée dans toute cette question. Car s'il avait lu sa propre Gazette, la " Gazette du Travail ", il aurait découvert qu'il avait été averti, ou du moins son département l'avait été; mais je suis porté à croire que son département trouvait avoir reçu avis de beaucoup de choses, sans qu'il en sût rien lui-même. A la page 1299 de la " Gazette du Travail ", le numéro du mois de mai 1813, voici ce qu'on lit:

> Le département a été informé vers la fin d'avril que les chefs de l'association United Mine Workers avaient fait connaître leur ' intention d'ordonner la grève à tous les travailleurs employés dans les mines de Nanaïmo, de Wellington-sud et de Jinglepot ou près de là.

L'honorable ministre était donc averti, ou son département l'était, qu'il y aurait le 1er mai une grève de tous les ouvriers employés dans ces centres industriels. Mais le ministre n'a rien changé à la politique d'inaction complète qu'il avait suivie pendant les six mois précédents, et il n'a rien fait pour empêcher la grève. Cette inactivité s'est continuée, d'après mes renseignements, pendant un mois ou plus. Vers le 1er juillet, le ministre part en voyage de plaisir avec son associé de bureau d'avocat. Si les renseignements que j'ai sont exacts, il est parti le 1er juillet en wagon particulier, pour l'Ouest avec l'intention de régler le différend. Si le ministre allait pour mettre fin à la grève, qu'avait-il besoin d'amener un commissaire avec lui? Etait-il nécessaire de nommer son associé commissaire spécial afin de l'amener avec lui. Tous deux ont voyagé dans le même wagon. Le pays payait les dépenses—et Dieu sait quelle sera la note—de ce voyage de plaisir, de l'associé du ministre à la côte du Pacifique, où ce dernier allait, nous dit-il, pour régler le différend. Ils sont restés là quelques jours—je ne sais pas combien. Le ministre n'a rien réglé, et est revenu immédiatement pour aller en toute hâte en Angleterre. Non, pis que cela encore. Il est venu à Ottawa, et n'a rien fait. Vers le 13 ou 14 août, à une époque ou régnait dans l'île de Vancouver la grève la plus sérieuse qui ait jamais eu lieu, je crois, dans le Canada depuis la confédération, et qu'elle était presque devenue une guerre civile nécessitant l'appel de milliers de soldats sous les armes; lorsque cette partie de l'île de Vancouver était réellement un camp armé, eh bien, à ce moment le plus important et le plus critique dans l'histoire du département du Travail depuis sa création, le ministre part pour l'Angleterre pour " étudier les conditions du travail ".

M. NEELY: Il a apporté son caméra.

M. CARVELL: Oui, il a acheté un caméra de $100 qu'il a apporté avec lui pour " étudier les conditions du travail ", en Angleterre, et il demande au pays d'en payer le coût. Rien d'étonnant qu'il ne voulait pas cet après-midi nous donner des explications au sujet de la grève de Vancouver. Il a passé deux mois en Angleterre avec son caméra. Pendant que l'on fusillait les ouvriers sur l'île de Vancouver, que les femmes et les enfants mouraient de faim, et que régnait l'état de choses le plus terrible que l'on ait jamais vu dans le Canada, le ministre du Travail se promenait en Angleterre. Si jamais un ministre a mérité un blâme sévère, c'est bien le ministre du Travail, pour sa conduite au sujet de la grève de Vancouver.

Après que ce grave état de choses eût duré trois ou quatre mois, le ministre se décide, en novembre, à envoyer son sous-ministre à Vancouver, et il n'a pas fait depuis d'autre effort pour mettre fin à la grève. Je crois donc que non seulement la gauche, mais aussi la droite de la Chambre devraient refuser de voter un seul sou des crédits du ministre du Travail, tant que cette question ne sera pas réglée. S'il ne peut pas la régler, il n'est pas l'homme qu'il faut à la tête de ce département; et si le Gouvernement ne peut trouver un ministre du Travail capable de remplir ce poste, il devrait abolir ce ministère.

L'honorable ministre nous dit que la loi concernant les différends industriels ne lui donne aucuns pouvoirs; qu'il ne peut pas obliger les parties à accepter un arbitrage. Mais si mon honorable ami avait suivi l'exemple de son prédécesseur; s'il avait pris connaissance des affaires de son département, il aurait vu ce que les ministres qui l'ont précédé avaient fait dans des circonstances semblables. Je crois que la loi a été appliquée pour la première fois en 1903 dans le cas d'une grève de mineurs de charbon—que le ministre dit être les hommes les plus intraitables au monde.

M. CROTHERS: Je n'ai pas dit cela.

M. CARVELL: Le ministre a dit que les désaccords entre mineurs et propriétaires de mines étaient les plus difficiles au monde à régler.

M. CROTHERS: Je n'ai pas dit cela non plus.

M. CARVELL: L'ancien ministre du Travail n'a eu aucune difficulté à régler la grève des mineurs en 1907, je crois que c'était à Crowsnest-Pass. Dès qu'il vit un danger de grève, il envoya son sous-ministre visiter les mines, et celui-ci n'a pas quitté les lieux tant que le différend n'a pas été réglé. Il a réussi finalement à faire consentir une des deux parties à demander un bureau de conciliation, et l'on nomma immédiatement un commissaire dans la personne de sir William Mulock. Lorsque celui-ci fut sur les lieux l'affaire s'arrangea à l'amiable, entièrement grâce aux bons offices du ministre du Travail, et par les méthodes mêmes dont mon honorable ami le ministre actuel ne veut pas se servir, et qu'il traite avec le plus grand dédain.

Quelques années plus tard, une autre grève se déclara dans les mêmes parages, la partie est de la Colombie-Anglaise. Le ministre du Travail d'alors, l'honorable M. King, envoya le sous-ministre sur les lieux; on suivit exactement les mêmes méthodes que lors de la première grève, et on a réussi encore une fois à régler le différend.

Je crois qu'en 1911 il y eut une autre grève—je parle d'après mes souvenirs seulement, et si je me trompe on me corrigera—c'était une grève des ouvriers employés dans les mines de charbon de la Colombie-Anglaise; je crois qu'elle durait encore à l'époque des dernières élections générales. Le ministre du Travail d'alors et le sous-ministre firent des efforts pour concilier les deux parties, et je crois que le ministre actuel des Travaux publics (M. Rogers) est allé dans l'Ouest peu de temps après les élections. Dans tous les cas, grâce à la bonne volonté montrée par toutes les parties intéressées, ces différends furent réglés.

Voilà donc trois différends industriels que mon honorable ami devrait connaître parfaitement, et que le ministre du Travail, par une intervention amicale et en agissant comme médiateur entre les patrons et les employés, a réussi à régler, permettant ainsi aux ouvriers de retourner au travail, et ainsi donner à leurs femmes et à leurs enfants la nourriture et le vêtement dont ils avaient besoin, en même temps qu'au pays les produits de leur travail.

Mais mon honorable ami le ministre des Travaux publics se croise les bras. Il va, avec son associé de bureau, faire un voyage d'agrément dans l'Ouest, puis il revient et part immédiatement pour l'Europe. Rien d'étonnant qu'il se soit donné le titre de ministre du jeu. Je crois donc que nous avons droit à un peu plus d'informations de la part du ministre au sujet de cette importante question avant que nous lui votions un sou de subsides. Je ne prétendrai pas que le ministre du Travail peut réussir à régler tous les différends qui se présentent.

Il me sera permis de dire en passant que je trouve étrange que l'honorable député qui représente cette partie du Canada n'ait pas ouvert la bouche sur cette question. Si ma mémoire me sert bien—et j'ai été ici pendant toute la dernière session—il n'a pas prononcé une parole, ou s'il a parlé, je ne l'ai pas entendu. On me reprendra, si je me trompe. Il est intéressant de comparer l'attitude de cet honorable député avec celle de l'ancien représentant du même

district lorsqu'il a eu des grèves dans son comté. Mais je suppose que l'honorable député en question sera en mesure de s'expliquer à ce sujet. Un député a parfaitement le droit d'agir ou de ne pas agir; c'est laissé à sa discrétion. Il n'en est pas ainsi du ministre du Travail dont le devoir est de s'occuper de ces choses.

M. SHEPHERD: Je ferai remarquer à l'honorable député qu'il n'y a pas eu de différend industriel dans la circonscription de Nanaïmo pendant la dernière session; la grève était dans le comté de Comox-Atlin.

M. CARVELL: Je dois accepter la parole de mon honorable ami; mais Comox-Atlin, je crois, est dans l'île de Vancouver, ainsi que Nanaïmo, et mon honorable ami ne peut pas se soustraire à la responsabilité qui pèse sur lui au moyen de distinctions aussi subtiles. Le cas est pire que je le pensais. Mon honorable ami le ministre du Travail est payé pour s'occuper de ces choses, et il ne peut pas se dérober à l'aide de raisons comme celles derrière lesquelles l'honorable député de Nanaïmo cherche à se cacher. Il faut que le ministre accepte la responsabilité de sa charge. Il est resté six mois inactif pendant qu'une grève comprenant 1,500 travailleurs régnait dans la Colombie-Anglais. Puis lorsque la grève s'étendit à toute l'industrie minière il fit à la hâte un voyage à la Colombie-Anglaise, et ensuite, ainsi que je l'ai dit, il s'est enfui en Europe. Si c'est là tout ce que le ministre du Travail peut faire, si c'est tout ce que son département fait pour mettre fin à ces grèves, le plus tôt on les supprimera tous deux, le mieux ce sera. Je crois que la Chambre devrait refuser de voter un seul crédit au ministre du Travail tant que ce différend industriel n'aura pas été réglé en entier.

M. CROTHERS: Comme d'habitude mon honorable ami fait de l'imagination au lieu de présenter des faits à la Chambre; il nous parle de trois grèves et raconte comment elles ont été réglées. Je ne suis pas ici pour trouver faute dans ce que mes prédécesseurs ont fait lors de ces grèves. Je crois qu'ils ont agi du mieux qu'ils ont pu dans les circonstances. Mais lorsque mon honorable ami dit à cette Chambre que mon prédécesseur a réussi à régler toutes ces grèves, il nous prouve qu'il ne connaît pas les faits ou qu'il ne s'occupe guère de respecter la vérité.

M. CARVELL: Est-ce que ces trois grèves dont j'ai parlé n'ont pas été réglées?

M. CROTHERS: Oui.

[M. Carvell.]

M. CARVELL: De quoi se plaint mon honorable ami alors?

M. CROTHERS: Je vais dire à l'honorable député de quelle manière ces grèves ont été réglées. Un différend est survenu parmi les mineurs de charbon de la partie est de la Colombie-Anglaise et il s'en est suivi une grève à laquelle ont pris part 7,000 ouvriers, plus que deux fois le nombre de ceux qui ont fait la grève dans l'île de Vancouver. Cette grève a duré huit mois, pendant lesquels mon prédécesseur n'est pas allé sur les lieux une seule fois, et n'y a pas envoyé non plus le sous-ministre. Il a nommé en la manière ordinaire un bureau de conciliation, sous l'autorité de la loi concernant les différends industriels. Quelques jours après notre arrivée au pouvoir le gouvernement actuel, non pas l'ancien ministre du Travail, a réglé ce différend. Je ne veux critiquer en aucune façon ce que mon prédécesseur a fait, surtout vu qu'il n'est pas ici pour se défendre Mais je suis heureux d'admettre qu'il a fait de son mieux, ainsi que le sous-ministre du département, qui est très versé dans ces questoins, et qui occupe sous moi la même charge. J'admets bien volontiers aussi que le sous-ministre, M. Acland, a fait à cette époque tous les efforts possibles pour régler la grève. Mon prédécesseur et le sous-ministre n'ont cependant pas réussi ,et ils ne se sont pas rendus sur les lieux.

M. CARVELL: Est-ce que l'ancien ministre n'a pas envoyé un fonctionnaire de son département sur les lieux.

M. CROTHERS: Il a envoyé un des commissaires des salaires raisonnables.

M. CARVELL: Quel est son nom?

M. CROTHERS: J. D. McNiven. Le même que j'ai envoyé à l'île de Vancouver. Mon prédécesseur n'est pas allé à Crowsnest et n'y a pas envoyé non plus son sous-ministre; il a nommé un bureau de conciliation. Ainsi que je l'ai dit déjà; je ne le critique pas; je montre simplement que le ministre n'a pas jugé nécessaire d'aller lui-même sur les lieux ou d'y envoyer son sous-ministre; il a envoyé un des fonctonnaires de son département qui sont chargés de faire observer la loi concernant les salaires raisonnables. Cette grève a duré pendant 8 mois et elle a été réglée quelques jours après notre arrivée au pouvoir. Je ne prétends pas que nous avons pu, dès notre arrivée sur les lieux, régler la question en quelques heures. Je veux bien admettre que lorsque nous avons réussi à mettre fin

à la grève, environ un mois après notre arrivée au pouvoir, les conditions étaient bien changées; les deux parties étaient fatiguées de la grève qui durait depuis huit mois. Je ne m'attribue pas le mérite d'avoir réglé cette grève. Je ne suis pas allé moi-même sur les lieux. Mon collègue, l'honorable M. Rogers s'y est rendu à ma place; nous avions causé de la question avant son départ, et il a réussi à accorder les deux parties et à terminer la grève. Je ne m'attribue pas le mérite de la chose; les conditions avaient changé, voilà tout. La question était plus facile à régler un mois après notre arrivée au pouvoir que 6 mois auparavant. Elle n'aurait pu être réglée à cette époque.

Mon honorable ami ne reste pas bien loin de la Nouvelle-Ecosse, et il doit avoir une bien pauvre mémoire s'il ne se rappelle pas qu'une grève a duré 22 mois dans cette province, et mon prédécesseur, le ministre du Travail à cette époque, n'a pas réussi à la régler. Il a certainement fait tout ce qu'il pouvait, employé tous les moyens raisonnables d'effectuer un règlement, mais il n'a pu y parvenir en 22 mois. Mon honorable ami a parlé aussi de la grève de Nanaïmo en 1903. Les conditions étaient bien différentes alors de ce qu'elles sont aujourd'hui. Ce n'était pas du tout la même question; il était possible de la régler et elle l'a été. M. King s'est rendu sur les lieux et a réussi à amener une entente.

Mon honorable ami a dit que nous avions reçu avis le dernier jour d'avril de la grève qui a commencé le premier mai. Le temps entre les deux dates n'était pas bien long. Nous avons appris le 30 avril qu'il y aurait tout probablement une grève, et cette grève a été déclarée le jour suivant. Mon honorable ami dit que nous n'avons rien fait depuis le 16 septembre jusqu'au premier mai. Il se trompe entièrement. Nous avons fait quelque chose; nous avons correspondu tout ce temps-là, non seulement avec les mineurs mais aussi avec les propriétaires de mines, nous efforçant de les faire accorder.

Aujourd'hui tous les charbonnages de l'île de Vancouver sont en activité. A la mine de Cumberland, trois ou quatre autres cents hommes sont employés de plus qu'au moment où éclatait la grève du 16 septembre 1912.

M. CARROLL: Des Chinois, n'est-ce pas?

M. CROTHERS: Pas du tout; il s'y trouve des Chinois et il s'y trouve des Japonais. Les autres mines, je ne le cacherai pas, ne sont pas exploitées aussi activement que la mine de Cumberland.

M. MACDONALD: Quel nombre de Chinois et de Japonais s'y trouve-t-il?

M. CROTHERS: Quatre ou cinq cents travaillant sous terre à la mine de Cumberland, sur un total de d'à peu près quinze cents. Les Chinois doivent être porteurs d'un certificat du gouvernement de la Colombie-Anglaise avant d'être admis à travailler dans les mines. Ils sont tenus de passer devant un bureau d'examinateurs, après quoi il leur est octroyé un certificat les autorisant à travailler dans la mine. L'honorable député a parlé d'un appareil photographique qui aurait coûté cent dollars. Il est parfaitement exact qu'on a fait l'acquisition d'un tel appareil. On l'a fait sans m'en avoir demandé l'autorisation. Dès que j'en eus été averti, je donnai ordre de le renvoyer, et le gouvernement n'en a pas soldé la facture. Celui qui faisait alors auprès de moi fonction de secrétaire particulier avait fait cet achat hors ma connaissance et, dès que je sus ce qui en était, je renvoyai l'instrument, de sorte que cela n'a pas coûté un seul sou au pays. A mon avis, il n'était pas régulier de faire l'achat d'un appareil photographique et d'en imposer la dépense au public.

M. NEELY: Le ministre ne l'avait-il pas au cours de son voyage en Angleterre?

M. CROTHERS: Mon secrétaire l'avait; mais je n'en sus rien avant mon retour, et alors je donnai ordre de le renvoyer. Cela se passait longtemps avant que le député de Carleton ou aucun autre eût protesté. Je n'ai pas attendu qu'on protestât.

L'honorable député a rappelé que le commissaire nommé par le ministère actuel était mon associé. Si je n'ai pas jugé nécessaire jusqu'ici de contredire toutes ces allégations, je crois bon de le faire maintenant. Effectivement, M. Price et moi nous avons exercé en société la profession d'avocat dans la ville de Saint-Thomas, depuis 1897 jusqu'à ce qu'il fût nommé commissaire des mines par le gouvernement de l'Ontario en 1906. La société fut alors dissoute effectivement; mais elle ne le fut formellement que plus tard, lorsque je devins ministre du Travail. La dissolution fut complète à partir de ce moment, et cela, avant que M. Price eût exécuté le moindre travail pour le ocmpte de notre gouvernement, ou reçu un seul sou de rémunération de cette source. C'est à cela que se réduisent nos prétendues relations d'associés.

Cette société a été dissoute de fait en 1906, il y a plus de sept ans, et dissoute formellement, lorsque nous fûmes appelés aux affaires, et avant que M. Price eût été prié de faire que ce fût pour le compte de notre gouvernement.

M. CARVELL : Je ne songe pas à insinuer que le ministre a le moindre intérêt pécuniaire en commun avec M. Price, mais je le prierai de dire à la Chambre pourquoi ce commissaire, dont il prétend n'être pas l'associé, a brusquement terminé son rapport à la date du 14 août, au moment même où l'on allait recourir à la violence dans l'île de Vancouver? Pourquoi ne lui a-t-il pas fait couvrir quelques mois de plus? Pourquoi n'a-t-il inclus dans son rapport la constatation de l'état actuel des choses, des violences qui se commettaient, des incarcérations et des pertes de vie?

M. CROTHERS : Simplement parce que personne n'avait encore été tué ni blessé, et qu'aucune émeute n'avait encore eu lieu à la date où il terminait son rapport.

M. CARVELL : Tout cela est arrivé le lendemain. Il est assez significatif que le rapport du commissaire porte la date du 14 août, la veille même du jour où les hostilités commençaient tout de bon, et nous n'avons aucun rapport à l'égard des troubles mêmes. L'électeur canadien prenant connaissance de ce rapport se figurera que la situation n'était nullement critique. M. Crothers a dépêché là-bas son ancien associé, qui s'est rendu sur les lieux, s'est donné du bon temps et n'a rien fait. Il a institué une enquête et découvert que les choses étaient en assez bon état, et qu'il n'y avait pas matière à investigation, qu'une grève était en cours et n'était pas encore tout à fait réglée. Et là il termine brusquement son rapport. A la lecture de ce rapport, les électeurs ne sont pas renseignés sur l'état réel des choses dans la Colombie-Anglaise, et la Gazette du Travail ne les renseigne pas davantage à cet égard. Il sera intéressant de signaler quelques extraits de la Gazette du Travail au sujet de cette grève :

Le 12 octobre, p. 400 : Interruption du travail aux charbonnages de Cumberland, le 17 septembre, cessation du travail aux mines. Extension à Ladysmith le même jour. Nombre des ouvriers désœuvrés, à peu près 3,000. A la fin du mois, le différend n'est pas encore réglé.

Novembre, p. 555 : Le département n'a été avisé d'aucun règlement au cours du mois.

Décembre, p. 652 : Le différend persiste tout le mois. On a fait rapport au département qu'une des mines avait fermé ses portes, mais que la plupart des ouvriers avaient repris le travail dans celles qui sont aujourd'hui en activité. A peu près 1,000 mineurs sont encore en grève à la fin de novembre.

Ce n'est pas un bien grave état de choses.

Le 13 janvier, p. 773 : Le département n'a pas été informé en décembre que le différend qui s'est produit le 17 septembre ait été réglé.

Avril, p. 1138 : Différend non encore réglé à la fin du mois. Cependant, relativement aux charbonnages de Vancouver, on a fait rapport que la production augmente de jour en jour.

A lire la Gazette du Travail, on se figurerait volontiers que la grève n'était que de fort peu d'importance. Le charbon est extrait en quantités croissantes, et dès lors la paix règne partout, il n'y a rien à craindre aucune raison de s'alarmer, le département n'a aucun sujet de s'inquiéter, ou de dépêcher un fonctionnaire sur les lieux; tout s'arrange pour le mieux, puisque l'extraction du charbon est en progrès.

Mai, p. 1299 : Le différend qui a éclaté dans les charbonnages canadiens de Cumberland et de Ladysmith, en septembre 1912, n'était pas encore réglé à la fin du mois ; mais certaines mines de la compagnie ont été en activité quelques mois. Le département a été informé vers la fin d'avril que le bureau de la société dite "United Mine Workers of America" avait annoncé son intention d'ordonner la grève, à partir du 1er mai, de tous les hommes employés aux mines de Nanaïmo, Wellington-sud et Jinglepot jusqu'à ce qu'il ait été conclu une entente entre cette société des United Mine Workers of America et les propriétaires de charbonnages à Vancouver.

Juin, p. 1415 : La grève fut ordonnée le 1er mai, et à peu près 2,500 hommes cessèrent le travail. M. J. D. McNiven, fonctionnaire du département préposé à la fixation du juste salaire, en a conféré avec les intéressés, de part et d'autre, mais à la fin de mai aucun règlement n'avait encore été conclu. Les compagnies directement en cause, outre la "Canadian Collieries' à Cumberland et Ladysmith étaient la "Vancouver and Nanaïmo Coal Company", la "Western Fuel Company", Nanaïmo, et la "Pacific Coast Company", à Wellington-sud. A la page 1416, le nombre de mineurs censés être en grève était fixé à 3,000.

Juillet, p. 87 : Le département n'a été informé d'aucun changement des conditions relatives à ce différend au cours du mois.

Août, p. 197 : Le département n'a été avisé d'aucun changement dans les conditions relatives à ces différends au cours du mois de juillet.

Septembre, p. 354 : Une des compagnies intéressées dans ce grave différend, savoir la compagnie des charbonnages Vancouver-Nanaïmo, opérant à Wellington-est, en est venue à une entente avec ses employés au cours du mois d'août ; sous cette réserve, la situation n'est pas changée. Des désordres graves se sont produits au cours du mois d'août dans la zone où sévit la grève, et plusieurs personnes ont été blessés au cours d'émeutes à Nanaïmo.

Dans le même fascicule, à la page 305, on trouve un article consacré particulièrement à la grève des charbonnages de l'île de Vancouver. En voici un passage intéressant :

Le ministre du Travail a visité le théâtre du conflit durant le mois de juillet, mais les propriétaires des divers charbonnages et leurs anciens employés ne purent être amenés à s'entendre même provisoirement. M. Samuel Price, de Saint-Thomas (Ont.), fut nommé commissaire royal pour s'enquérir du différend, et ce commissaire se rendit sur les lieux dans le cours du mois de juillet. De graves désordres se produisirent durant le mois d'août dans la zone où sévissait la grève, et au cours d'émeutes à Nanaïmo plusieurs personnes furent blessées. La milice dut intervenir et on jugea nécessaire de stationner des troupes sur divers points. De nombreuses arrestations furent opérées comme résultat de désordres, et il s'ensuivit des règlements d'autres disputes et des procédures judiciaires.

Va-t-on me dire qu'un Canadien vivant ailleurs qu'à Vancouver se serait rendu compte de l'état réel des choses à la simple lecture de la "Gazette du Travail"? Je l'affirme ici et je défie qu'on me contredise, le public a été de propos délibéré tenu dans l'ignorance de la situation; la "Gazette du Travail" a caché les faits. Cependant, l'honorable ministre demande que nous votions $30,000 pour le maintien de cette "Gazette du Travail". Si jamais on a été justifié de faire disparaître toute l'institution, ministre, "Gazette" et tout le reste, c'est bien à la suite de ce prétendu rapport du terrible état de choses existant alors dans l'île de Vancouver. J'ai donné lecture ici d'à peu près tout ce qui a paru dans la "Gazette" relativement à la situation à ce moment. L'honorable ministre du Commerce (M. Foster) trouve cela très amusant, car il sait à quoi s'en tenir à cet égard. On le poursuit avec acharnement, mais enfin le voilà de retour, et je ne m'en étonne pas. C'était devenu une affaire de famille, et nous allons en entendre parler davantage dans les rangs de la droite avant que cette affaire-ci soit réglée. La classe ouvrière et le public généralement ont des droits, et s'il nous faut affecter $30,000 au maintien de cette "Gazette du Travail", au moins qu'elle nous fasse connaître exactement les conditions du mouvement ouvrier au Canada à mesure qu'elles se produisent. Si nous ne pouvons obtenir un exposé fidèle de ces conditions, qu'on abolisse toute l'institution. Nous en venons maintenant au mois d'octobre:

Octobre, p. 490: Ce différend n'était pas encore réglé à la fin de septembre. Cependant, d'après les rapports reçus au département, il se trouvait moins d'hommes privés de travail en conséquence de cette grève. Aux charbonnages "Extension" on a repris le travail avec une équipe d'à peu près 150 hommes. La compagnie Pacific Coast Coal avait de son côté une équipe de mineurs à l'ouvrage à Wellington-sud. On estime qu'au delà de 60,000 journées de travail ont été perdues dans le cours du mois de septembre comme résultat de ce conflit.

Novembre, p. 611: Les conflits n'ont pas pris fin dans le cours d'octobre. On a estimé qu'à peu près 2,000 hommes ont chômé durant le mois d'octobre en conséquence de ce différend.

Décembre, p. 726: Le différend n'était pas encore réglé à la fin du mois. Les rapports reçus au département indiquaient que dans le cas de la "Canadian Colliery", des équipes beaucoup plus nombreuses se trouvaient à l'œuvre dans Cumberland qu'au commencement du conflit en septembre 1912. Relativement aux autres endroits intéressés, savoir Wellington-sud, Extension et Nanaïmo, ou bien les ouvriers retournaient graduellement à l'ouvrage, ou bien leurs places étaient prises par d'autres, et comme résultat l'extraction était en progrès de semaine en semaine. On estimait qu'à peu près mille hommes étaient à l'œuvre à la fin de novembre en conséquence de ce conflit.

Nous en venons maintenant à 1914:

Janvier, p. 825: Le différend n'était pas encore réglé à la fin de l'année. Le principal centre intéressé était Nanaïmo, où il se trouvait mille ouvriers de moins d'employés qu'avant le commencement des troubles. On estimait qu'à la fin de l'année il se trouvait en tout mille hommes qui chômaient en raison des différends sur les divers points de la zone où sévissait la grève.

Tel est le récit complet de cette affaire donné par la "Gazette" officielle du Travail. Je reviens maintenant aux remarques que j'ai faites il y a quelques instants. Il est assurément remarquable que ce commissaire, dépêché là-bas par le ministre pour s'enquérir, faire rapport et soumettre au peuple canadien un exposé véritable de l'état des choses, pour lequel nous payons argent sonnant et sans compter, se contente de consigner quelques faits sans importance. Car je soumets qu'il n'est rien dans son rapport que nous n'eussions pu obtenir de la feuille locale. Il a simplement relaté les faits vulgaires survenus jusqu'au moment de la crise véritable, et ensuite il reste aussi silencieux qu'une huître. Je ne crois pas que le rapport ait été préparé à la date du 14 août 1913. Je ne crois pas qu'il ait été soumis au ministre à la date du 14 octobre 1913. Je crois qu'il a été préparé à une date de beaucoup subséquente; je crois qu'il a été soumis à une date de beaucoup subséquente. Il y aurait lieu à mon avis de nous enquérir à fond pourquoi un rapport traitant d'une question aussi importante que celle de ce différend ouvrier dans l'île de Vancouver ne dit rien à l'égard du seul événement ayant une réelle importance. Si cela n'a pas été fait à dessein alors pour l'amour de Dieu qu'on le renvoie sur les lieux pour terminer sa besogne!

M. CROTHERS: L'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) devient très

éloquent lorsqu'il entretient la Chambre de ce qu'il désigne l'inconduite de M. Price.

M. CARVELL: Non; je ne dis pas l'inconduite.

M. CROTHERS: Oui, parce qu'il aurait omis de parler dans son rapport d'événements survenus après l'achèvement de son rapport. Il fut nommé par le Gouvernement en juin.

M. CARVELL: J'ai dit que je ne croyais pas qu'il eût complété son rapport le 14 août.

M. CROTHERS: Vous avez dit qu'il avait écourté son rapport.

M. CARVELL: Oui, et c'est bien ce qu'il a fait.

M. CROTHERS: L'honorable député de Carleton y gagnerait à échanger sa réputation contre celle dont M. Samuel Price jouit dans le pays.

M. CARVELL: Ce n'est pas une réponse.

M. CROTHERS: M. Samuel Price a publié son rapport et il était complet. Il fut envoyé d'ici à Vancouver par le Gouvernement. Il n'a pas rédigé son rapport là-bas; il l'a rédigé ici une fois de retour.

M. CARVELL: Quand le département l'a-t-il reçu?

M. CROTHERS: Je ne me souviens pas; ce doit être vers le 14 août. Je sais bien que je l'ai reçu avant de partir pour l'Angleterre et que j'en ai pris connaissance. L'honorable député se livre à des transports d'éloquence sous prétexte que M. Price n'a pas inclus dans son rapport des faits survenus une fois qu'il l'eût complété. M. Price s'est rendu à Vancouver, est revenu et a complété son rapport le 14 août, avant que ces désordres se fussent produits.

M. CARROLL: Le ministre dit-il qu'il l'a reçu avant de s'embarquer pour l'Angleterre.

M. CROTHERS: Oui, il a dû m'être transmis dès que M. Price l'eût terminé. J'ai connu M. Price depuis nombre d'années, et je tiens à dire que sa réputation est assez bien établie dans la province d'Ontario pour n'être pas atteinte par rien de ce que pourrait dire l'honorable député de Carleton (M. Carvell). Je veux parler de son accusation d'après laquelle M. Price aurait écourté son rapport, et de celle, encore plus méprisable, d'après laquelle M. Price aurait transmis un rapport portant une date fausse. J'en suis offensé. Il n'est pas un homme dans la province d'Ontario qui juge M. Price capable de faire pareille chose. Je répète ce que j'ai dit: l'honorable député de Carleton (M. Carvell) devrait se féliciter de pouvoir jouir dans le pays d'une réputation aussi haute que celle de M. Samuel Price.

M. CARVELL: Je suis bien prêt à courir ma chance à cet égard.

M. CARROLL: Le ministre du Travail en vue de justifier son attitude au sujet de cette grève dans la Colombie-Anglaise, en vue d'établir que son département fait autant, sinon plus, que le département du Travail du régime précédent, a déclaré que la grève des charbonnages de la Nouvelle-Ecosse avait persisté vingt-deux mois du temps des libéraux. La grève de la Nouvelle-Ecosse a été le résultat de conflits entre deux associations ouvrières.

M. CROTHERS: Ne s'agissait-il pas de la reconnaissance de l'union?

M. CARROLL: Parfaitement, et c'est ce que je vais expliquer.

M. CROTHERS: C'était la même question qui s'agitait à Vancouver.

M. CARROLL: Je vais montrer que la situation là-bas n'était pas du tout la même. Nous avions dans la Nouvelle-Ecosse depuis vingt-cinq ans, et même depuis les débuts de l'industrie des charbonnages dans la province, une association dite " Provincial Workmen's ", et à peu près tous les mineurs de la Nouvelle-Ecosse, depuis l'origine jusqu'en 1908 ou 1909, se rattachaient à cette association; c'était la seule association de mineurs dans la Nouvelle-Ecosse. J'ajouterai qu'elle fut à beaucoup d'égards d'un grand secours aux mineurs de cette province. En 1908 ou 1909, des dissensions intestines éclatèrent au sein de la " Provincial Workmen's ". Je dirai au ministre que durant toutes ces années, l'association " Provincial Workmen's était reconnue par tous les propriétaires de charbonnages comme l'association ouvrière de la Nouvelle-Ecosse, et que, au cours de toute cette période, tous les différends se réglaient entre la " Provincial Workmen's ", d'une part, et les propriétaires de mines, de l'autre. Des dissensions intestines éclatèrent en 1908 ou 1909, et comme résultat de ces dissensions nombre d'ouvriers se détachèrent de la "Provincial Workmen's " et s'affilièrent à une association

nouvelle désignée sous le nom de " United Mine Workers of America ".

M. G. E. FOSTER: La " Provincial Workmen's " se rattachait-elle à quelque société des Etats-Unis?

M. CARROLL: Aucunement. Lorsque le conflit éclata en 1908, la société "Provincial Workmen's" se divisa pour bien dire en deux camps. Il s'intenta procès sur procès dans la Nouvelle-Ecosse entre les deux associations, pour décider laquelle était la gardienne et la propriétaire des biens de l'association primitive, et les tribunaux décidèrent invariablement que c'était la "Provincial Workmen's". L'association dite "United Mine Workers" commença les opérations et institua une grève en 1909; elle voulait se faire reconnaître comme société ouvrière par les diverses compagnies de charbonnage. Le ministre saura qu'à cette époque toutes les compagnies (sauf peut-être la "Nova Scotia Steel Company", qui ne reconnaissait aucune union) reconnaissaient l'association "Provincial Workmen's" et transigeaient avec elle. La compagnie "Dominion Coal" la reconnaissait, mais cette compagnie ne pouvait reconnaître simultanément deux unions ouvrières qui se faisaient la guerre, car chacune avait ses exigences qu'il était impossible de concilier avec celle de l'autre. Je signale ces faits au ministre pour qu'il se rende compte de l'extrême différence dans les circonstances de la grève de la Nouvelle-Ecosse et de la grève de Vancouver, car, comme nous l'a dit le ministre, il n'existait qu'une seule union ouvrière dans la Colombie-Anglaise.

Je ne prétendrai pas que le ministère précédent a fait tout en son pouvoir pour régler ce différend qui avait éclaté dans la Nouvelle-Ecosse; je ne lui attribue pas ce mérite. Il a pu le faire, mais je ne suis pas en mesure de l'affirmer. Je suis plutôt d'avis qu'il ne l'a pas fait; mais cela ne justifie pas l'attitude prise par le ministre à l'occasion de cette grève dans la Colombie-Anglaise. Je le déclare au ministre du Travail, s'il avait, si le Premier ministre avait, et si les autres membres du cabinet avaient, au mois de juin 1912, prêté une oreille plus attentive aux doléances de la "United Mine Workers of America", et mis un terme à l'introduction par fraude d'ouvriers étrangers, ou plutôt d'immigrants destinés à prendre la place des grévistes, la situation dans la Colombie-Anglaise n'aurait pas été si fâcheuse qu'elle l'a été ces deux années dernières.

Dans le cas de la grève de la Nouvelle-Ecosse, on n'avait pas fait venir d'ouvriers en dehors pour remplacer les grévistes. Effectivement, il n'y avait pas de grève de déclarée, car les mines, à l'exception d'une seule, étaient exploitées par la "Provincial's Workmen's" et elle se procura les services d'ouvriers de race blanche originaires de la Nouvelle-Ecosse et autres provinces du Canada. Le ministre du Travail et le ministre de l'Intérieur d'alors virent à ce qu'aucune compagnie de la Nouvelle-Ecosse ne pût faire venir d'immigrants pour prendre la place des grévistes dans cette province, et surtout ne pût le faire en recourant à la fraude.

L'agitation et le mécontentement augmentèrent beaucoup dans la Colombie-Anglaise quand on sut que le ministre du Travail et le Gouvernement actuels permettaient aux propriétaires de charbonnages de la Colombie-Anglaise d'engager, au moyen de fausses représentations, des immigrants à venir prendre la place des grévistes dans les mines de Vancouver et autres endroits de la province.

M. CARVELL: Le premier ministre en a-t-il été averti?

M. CARROLL: Le premier ministre en a été averti. Je ne pense pas que le ministre du Travail ait saisi la portée de l'observation de l'honorable député (M. Carvell) au sujet de la date à laquelle le rapport du commissaire Price avait été soumis; du moins il n'a rien dit pour nous le montrer. On voudra bien remarquer qu'il ne s'est pas produit de désordres graves, d'émeutes dans la Colombie-Anglaise avant le 13 d'août 1913, et alors les émeutes ont commencé et ont marché bon train. Ce jour-là 300 miliciens furent appelés sous les armes, et le jour suivant furent dépêchés sur Nanaïmo et Ladysmith. Les conservateurs, au temps où ils étaient dans l'opposition, blâmèrent le ministre du Travail d'alors pour avoir appelé la milice sous les armes à propos de la grève dans la Nouvelle-Ecosse; mais je ne suivrai pas leur exemple, et je ne blâmerai pas le minstre actuel pour avoir appelé la milice sous les armes, car je n'ignore pas que les ministres n'ont rien à voir à cela. Je veux être juste dans la discussion de cette question, et je reconnais que la milice est mise à réquisition aux termes d'un statut spécial. Sans doute je suis d'avis que ce statut devrait être modifié, mais en attendant telle est la loi, et si certaines personnes se présentent devant un magistrat, ou un juge de comté,

et déclarent que les autorités civiles ne sont pas capables de maintenir l'ordre, alors la milice peut être appelée sous les armes. Je veux être juste dans la discussion de cette affaire. C'est une étrange coïncidence que du moment que la grève prit une tournure menaçante dans ces provinces, le 13 août 1913, du moment que la milice fut appelée pour mettre fin à ces émeutes, le commissaire ait transmis son rapport. Est-ce une coïncidence? Si s'en est une, elle est assurément remarquable. Je suis porté à croire que la présence d'un commissaire enquêteur sur les lieux aurait été plus utile à partir du 13 août, alors que l'émeute éclatait et que la situation devenait périlleuse, qu'elle ne l'avait été antérieurement, alors que tout était tranquille. Tel est le sens de l'observation faite par l'honorable député de Carleton (M. Carvell). Bien qu'il puisse y avoir coïncidence, elle est au moins singulière.

M. MACDONALD: C'est plutôt un synchronisme.

M. NEELY: Puis le ministre s'éloigne du pays.

M. CARROLL: Bien entendu, le ministre s'éloigne du pays. Il est un autre reproche que mérite le ministre du Travail. Une chance exceptionnelle s'offre à lui de voir les relations entre patrons et ouvriers à l'état de tension la plus grande qu'on ait jamais observé dans notre pays; et cependant, à ce moment même, il se rend en Europe pour y étudier la question ouvrière. Pourquoi ne l'a-t-il pas étudiée plutôt en Colombie-Anglaise, où un champ si fécond s'ouvrait devant lui? Il avait sous les yeux, comme en un livre tout ouvert, la situation ouvrière la plus tendue dont notre pays ait jamais eu le spectacle, tandis que, en Angleterre, tout était paisible à ce moment. Malgré tout, le ministre du Travail déclara au public canadien que la Colombie-Anglaise ne lui offrait pas alors un champ suffisamment favorable pour l'étude de la question ouvrière. Je crains fort que le ministre n'ait pas agi dans cette circonstance d'une manière judicieuse.

Les classes ouvrières sont probablement de toutes les plus indépendantes des partis dans notre Dominion. Plusieurs de leurs membres sont socialistes, et je n'ai pas un mot à dire contre les socialistes. Certaines de leurs doctrines sont acceptables. Les chefs de ces unions ne se rattachent à aucun des partis politiques. Ils rendent à chacun suivant son mérite, et ne se gênent pas pour critiquer ceux qui méritent la critique.

Le 9 novembre 1913, M. J. C. Watters, qui n'est ni libéral ni conservateur,—ce que l'honorable ministre probablement reconnaîtra,—qui est président du congrès "Dominion Trades and Labour", a déclaré dans les journaux que le ministre du Travail ne voulait pas remplir la promesse faite précédemment de nommer une commission en vue de faciliter le règlement du différend de Nanaïmo. Il devait y avoir quelque chose de fondé dans cette déclaration. Jusqu'à ce jour elle n'a pas été contredite, ni dans la presse, ni en Chambre. Elle a beaucoup de valeur à mes yeux parce qu'elle a été faite par une personne indépendante en politique.

Le 23 décembre, l'exécutif du conseil central des métiers et du travail du Dominion lança une lettre circulaire, accusant le ministre du travail d'avoir refusé de nommer un conseil d'arbitrage, après en avoir été requis par les membres du syndicat. Je ne sais pas si les membres du syndicat ouvrier étaient en droit d'exiger la nomination de ce conseil. Je ne connais pas suffisamment les faits, mais je puis dire qu'ils ont vraisemblablement assumé qu'ils l'étaient et c'est probablement là la vérité, parce qu'un certain nombre d'entre eux appartenaient à l'union locale de la Colombie-Anglaise. Mon honorable ami, le ministre du Travail sait, mieux que moi, quelle procédure il faut suivre pour demander un conseil d'arbitrage. Le ministre du Travail pourra dire qu'à l'époque les membres du syndicat n'ont pas suivi la procédure régulière pour demander un conseil d'arbitrage. Dans le cas qui nous occupe, ce n'est pas une défense. Si leur procédure était défectueuse le ministre du Travail, qui est chargé de protéger les intérêts du travail en ce pays, aurait dû leur indiquer celle qu'il fallait suivre.

Durant l'un des soulèvements ouvriers, antérieurs à la grève de 1909, en Nouvelle-Ecosse, le syndicat ouvrier de la province—l'Association provinciale du Travail—eût certaines difficultés avec les patrons. Le chef de l'organisation entreprit de faire les démarches nécessaires pour obtenir un conseil d'arbitrage. Il commit certaine erreur technique, une faute de procédure, mais au lieu de lui refuser un conseil d'arbitrage le ministre du travail d'alors, M. Mackenzie King, lui écrivit en lui expliquant la manière de s'y prendre, lui indiquant son erreur et lui montrant qu'il s'était trompé en ne convoquant pas régulièrement près de la mine une assemblée des travailleurs pour demander un

conseil d'arbitrage. En une semaine le syndicat des travailleurs de la Colombie firent ce qu'il fallait et le conseil d'arbitrage fut accordé. Le résultat fut qu'un soulèvement fut évité.

Mon honorable ami le ministre du Travail a rapporté qu'il n'était jamais venu en contact avec deux classes d'hommes,—les mineurs de la Colombie-Anglaise, qui étaient alors en grève, et les propriétaires de mines,—avec qui il était plus difficile d'en venir à une entente. Je crois que je rapporte loyalement ses paroles.

M. CROTHERS: J'ai dit: "Plus tenaces dans leurs idées."

M. CARROLL: Je présume qu'une forte majorité des mineurs qui travaillaient à ces mines, en 1912-1913, sont les mêmes hommes, ou de la même catégorie d'individus, que ceux qui y travaillaient en 1910. Cependant lorsqu'il s'y déclara une grève en 1910——

M. CROTHERS: Pas sur l'île.

M. CARROLL: Bien, c'était en 1907.

M. CROTHERS: Non.

M. CARROLL: 1910 est la date exacte?

M. CROTHERS: Mais c'était à la Passe du Nid-de-Corbeau, et non pas sur l'île.

M. CARROLL: J'ai raison de prétendre qu'ils faisaient partie de la même catégorie d'individus, à part les Chinois, qui furent importés. En 1910, c'était la même catégorie de gens que celle d'aujourd'hui. Il n'y eut pas alors de difficulté à régler la question. Les parties en vinrent à une entente. Je ne sais si cela est dû au fluide magnétique du ministre du Travail d'alors, M. Mackenzie King, ou si cela est dû à sa connaissance des conditions dans lesquelles se trouvent les travailleurs en ce pays, mais, pour ainsi dire, la grève fut évitée.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

De quatre projets de loi:

Le bill (n° 46), loi concernant l'Erie, London and Tillsonburg Railway Company.—M. Murphy.

Le bill (n° 47), loi concernant la Lake Erie and Northern Railway Company.—M. Fisher

Le bill (n° 48), loi constituant en corporation la Peace River Tramway and Navigation Company.—M. R. B. Bennett.

Le bill (n° 49), loi concernant la Saskatchewan Central Railway Company.—M. McCraney.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre reprend la discussion des subsides sous la présidence de M. Blondin.

Ministère du Travail—Loi de la conciliation et du travail, y compris publication, impression, reliure et distribution de la *Gazette du Travail*, allocations aux correspondants et services auxiliaires des commis à la préparation des statistiques, $30,300.

M. CARROLL: Lorsque la Chambre suspendit sa séance, je m'efforçais de démontrer la différence des méthodes employées, pour le règlement des troubles ouvriers, par l'ex-ministre du Travail (M. Mackenzie King) et le ministre actuel (M. Crothers). J'ai rappelé une grève qui eut lieu en Colombie-Anglaise en 1910. J'ai prétendu que dans cette grève qui a été réglée c'étaient les mêmes gens qui étaient concernés que dans celle qui a cours présentement. Le ministre du Travail a prétendu qu'il n'avait jamais rencontré de gens plus obstinés,—aussi bien les patrons que les employés,—que ceux qui sont compris dans la grève actuelle.

M. CROTHERS: Je ne me suis pas servi d'un pareil language.

M. CARROLL: Le ministre du Travail fit une déclaration beaucoup plus catégorique encore.

M. CROTHERS: Il vaut mieux citer les paroles mêmes que j'ai prononcées.

M. NEELY: Nous n'avons pas encore reçu les Débats.

M. CROTHERS: Ces paroles ne sont pas rapportées dans les Débats.

M. CARROLL: Si j'avais les Débats, je serais en mesure de prouver que l'honorable ministre s'est servi d'expressions beaucoup plus énergiques encore. Il a dit qu'il était impossible de mettre ces gens d'accord. Quelle est la signification de ces mots. A-t-il déjà, antérieurement à son entrée en fonctions, rencontré des travailleurs et des patrons qu'il lui ait été impossible de mettre d'accord? Alors, pour me servir de ses propres expressions, il ont dû se montrer très tenaces et très arbitraires.

Je rappellerai maintenant une autre grève qui eut lieu à l'endroit même ou règne

celle qui nous occupe actuellement. En 1905 il y eut une grève à Nanaïmo et la même question qui se présente aujourd'hui y fut soulevée: celle du refus de la part des compagnies de reconnaître les syndicats ouvriers américains. A cette époque M. MacKenzie King se transporta à Nanaïmo. Il réussit à amener un règlement et mineurs et patrons en vinrent à une entente qui fut maintenue jusqu'en mai 1913.Les gens étaient alors aussi tenaces et aussi arbitraires qu'ils le sont maintenant; cependant il ne fut pas impossible à l'ex-ministre du Travail—qui, je crois, à l'époque n'était encore que sous-ministre,—de règler la dispute. Encore en 1903 il y eut une agitation dans laquelle, et les propriétaires de mines et les compagnies de chemin de fer de la Colombie furent intéressés, et le gouvernement du temps nomma un conseil d'arbitrage composé du juge en chef Hunter, de MM. G. F. Lowe et Mackenzie King. Ces messieurs étudièrent soigneusement la cause du désaccord et rétablirent la paix rapidement. Le commissaire nommé par le ministre actuel du Travail pour s'occuper des difficultés actuellement en cours dans la Colombie-Anglaise reconnut, dans son rapport, la valeur des services rendus alors par M. Mackenzie King aux mineurs et aux patrons. Ce commissaire, à la page 8 de son rapport, parlant des conflits ouvriers dans l'Ouest, dit:

Bien qu'on ait souvent constaté que l'industrie houillère soit plus que les autres exposée aux conflits ouvriers, l'île de Vancouver a été pendant longtemps comparativement libre de ces conflits.

Pendant qu'il est question de la grève qui a lieu en Nouvelle-Ecosse, grève que mon honorable ami le ministre du Travail a réussi à faire se prolonger pendant vingt-deux mois,—ce qui n'est après tout qu'une exagération de six à huit mois,—je désire faire remarquer que le ministre du Travail d'alors est intervenu avant que la grève ne fût en cours et qu'il nomma un conseil d'arbitrage. M. Adam Shortt fut le président de ce conseil. Quand les mineurs du Cap-Breton furent invités à envoyer un représentant au conseil ils désignèrent M. McDougall, qui était alors président de l'union locale des " United Mine Workers ". D'ordinaire, en exécution de la loi, un gouvernement ne se serait pas senti disposé à affronter quelqu'un intéressé directement. Mais M. Mackenzie King passa outre pour montrer sa sympathie à l'égard des classes laborieuses, et nomma le président de l'union locale des " United Mine Workers of America ". Et parmi les griefs que celui-ci soumit, il refusa d'inclure la demande que le syndicat des " United Mine Workers of America " fût reconnue par la " Dominion Coal Co.", parce que cette compagnie avait déjà reconnu et était en pourparlers avec elle. Le ministre du Travail prétend qu'il ne lui a pas été possible d'intervenir plus qu'il ne l'a fait dans cette difficulté, qui existe en Nouvelle-Ecosse. Il dit que ni les patrons ni les mineurs n'ont demandé de conseil d'arbitrage. Cela est vrai, mais il existe une autre loi du pays qui eût permis au ministre de faire plus qu'il n'a fait en l'occurrence. Je veux parler du chapitre 96 des statuts revisés du Canada, intitulé: Loi concernant la conciliation et le travail. Cette loi s'applique aux ouvriers des charbonnages ainsi qu'à ceux des autres industries. L'article 11 stipule:

S'il appert au ministre qu'il n'existe pas, dans une région ou dans un métier, de moyens suffisants pour que les différends soient soumis à un conseil de conciliation pour cette région ou pour ce métier, il peut nommer une personne ou plus pour s'enquérir des conditions de cette région, ou de ce métier, et pour conférer avec les patrons et employés, et, s'il le juge à propos, avec une autorité ou corporation locale, quant à l'opportunité d'établir un conseil de conciliation pour cette région ou pour ce métier.

Le ministre du Travail ne l'a pas fait. Il nomma un commissaire, mais celui-ci ne fait pas mention dans son rapport de l'opportunité de nommer un conseil d'arbitrage. Voilà un des moyens qui était à la disposition du ministre, lui permettant d'intervenir. De plus, l'article 6 de cette même loi me semble avoir quelque rapport avec la question:

Lorsqu'il existe ou que l'on appréhende quelque difficulté entre un patron ou une classe de patrons et des ouvriers ou entre différentes classes d'ouvriers, le ministre peut, s'il le juge à propos, exercer tous les pouvoirs suivants, ou n'importe lequel de ces pouvoirs, savoir:

(a) S'enquérir des causes et circonstances du différend;

(b) Prendre les mesures qui lui paraissent convenables pour permettre aux parties contestantes de se rencontrer, par elles-mêmes ou leurs représentants, sous la présidence d'un président mutuellement accepté, ou nommé par lui ou par quelque autre personne ou corps, afin de régler le différend à l'amiable.

En supposant que le ministre du Travail n'eût pu rien faire en s'appuyant sur l'un ou l'autre de ces articles, je tiens à rappeler que, sous l'ancienne administration, alors que le ministre du Travail et ses amis maintenant au pouvoir étaient dans l'opposition, ils réclamaient tous les jours des amendements à la loi des conflits industriels afin de la rendre plus utilisable. Je vais maintenant montrer au ministre du Travail l'état de la question toute entière.

Cette grève existe encore dans les régions minières de la Colombie-Anglaise. Qu'il présente, avec toute la diligence possible, un amendement à la loi des conflits du travail qui permettra à son ministère de nommer un conseil d'arbitrage, lorsque les parties contestantes négligeront de le faire; que le conseil d'arbitrage fasse une enquête et propose une solution ou une entente entre les parties. Qu'il impose dans son amendement une pénalité à la partie qui refusera de se conformer à la décision. Le ministre a affirmé à la Chambre qu'en vertu de la loi telle qu'elle existe, il ne peut intervenir de la façon que j'indique. Cette grève existe encore en Colombie-Anglaise, et je suis persuadé que l'honorable ministre, qu'il me permette de le lui dire, obtiendra de cette Chambre tout l'appui dont il aura besoin pour faire éclore la législation dont il aura besoin, pourvu que la députation soit convaincue que les amendements proposés mettront fin à ce malheureux conflit, qui a existé et qui existe encore dans cette province. Si le ministre est sincère il le fera. Cette grève est l'une des plus malheureuses qui aient éclaté au Canada. Le sang a coulé, on a pour ainsi dire commis des meurtres. Un jeune garçon qui avait consenti à se reconnaître coupable, avec l'entente qu'il serait acquitté, ou gracié, ou libéré sur parole, est mort ensuite en prison. Si le ministre est sincère, il amendera la loi, qui n'aurait pas, selon son dire, prévu le cas actuel.

Le ministre nous a aussi rapporté que cette affaire était venue à sa connaissance à la suite de la lecture de dépêches de journaux le 18 septembre 1913. Mais antérieurement, durant des mois, tout ceux qui lirent les journaux savaient qu'une grève était imminente dans les charbonnages de l'île de Vancouver. Je me permettrai de lire un extrait d'un article paru, je crois, mardi ou mercredi de cette semaine, dans le "Citizen" d'Ottawa. Il y est dit:

Pendant près de deux ans, depuis mai 1912, les mineurs des charbonnages de Vancouver ont lutté pour conquérir le droit de s'organiser de la même manière que leurs camarades de la Grande-Bretagne. Une forte proportion d'entre eux viennent des vieux pays; ils sont les fils, les frères, les parents et les amis des hommes qui ont montré tant d'énergie au parlement britannique. Afin de briser leur organisation dans l'île de Vancouver, la coalition des patrons possesseurs des charbonnages, a renvoyé les dirigeants des syndicats ouvriers et finalement exclu des mines tous les mineurs de la région de Nanaïmo qui appartenaient à des syndicats.

Ces dirigeants des syndicats furent renvoyés deux ou trois mois avant la date que le ministre donne comme celle où il a appris l'existence de cette affaire et c'est ce renvoi, cependant, qui a marqué le commencement de la grève. Ils ont été renvoyés, simplement et seulement parce qu'ils travaillaient à améliorer la condition des travailleurs dans les mines de l'île de Vancouver, et j'ajoute que la condition des travailleurs y était telle, qu'ils ont vivement ressenti les mesures adoptées contre eux par les propriétaires de mines du pays.

L'article dit encore:

C'est en vain qu'ils s'adressèrent à sir Richard McBride pour demander une commission d'enquête. Un délégué des mineurs fut renvoyé des mines Mackenzie-Mann pour avoir constaté et rapporté l'insécurité de la mine, bien que l'inspecteur provincial des mines ait subséquemment confirmé son rapport. Des travailleurs asiatiques furent importés et travaillent actuellement dans la mine prenant la place de mineurs experts. Les protestations adressées au premier ministre McBride furent simplement ignorées ou esquivées, bien que le commissaire Price, nommé par l'honorable M. Crothers, ait vérifié et consigné le fait dans son rapport, ainsi que le fera voir l'extrait suivant:

..le nombre des orientaux employés dans la galerie des "houillères canadiennes" (Mackenzie-Mann), s'est considérablement accru depuis septembre dernier, non seulement d'une manière relative, mais absolument,—le nombre entier d'orientaux employés au mois de mai 1913 étant de 432 sur un total de 690, contre un nombre de 315 sur un total de 766 en 1912, et il est probable que parmi les travailleurs de l'extérieur l'augmentation a été proportionnellement plus grande.

* * * *

En outre des travailleurs orientaux, des nègres et divers sang-mêlés furent amenés, pour servir en guise de serfs, afin de briser la solidarité des mineurs blancs. Parmi ces travailleurs au rabais il s'est trouvé un nombre de brigrands et d'assassins constituant un nouvel élément déréglé.

D'après le témoignage d'un ministre du culte respectable de Nanaïmo, ces "blacklegs" importés suscitèrent une émeute par leur conduite grossière à l'égard des mineurs et de leurs compagnes. Mais l'émeute fournit au gouvernement McBride le prétexte longtemps cherché d'envoyer des troupes à Nanaïmo.

Ainsi que je l'ai déjà dit cet après-midi, je ne partage pas cet avis, en ce qui concerne la dernière allégation.

(Lisant:)

Pendant que "lockout" ou mineurs en grève étaient à tenir une paisible réunion pour considérer une proposition qui leur était faite de retourner au travail, leur salle fut entourée par un détachement de miliciens munis de pièces d'artillerie. On leur ordonna de sortir sur une seule ligne, et ils furent ensuite arrêtés. Un grand nombre furent retenus sans forme de procès pendant des semaines et condamnés sous un chef d'accusation inventé. Pour les empêcher de voter aux élections suivantes l'on prétend—

La suite concerne un député et je préfère ne pas la lire. (Lisant):

Quelques-uns des mineurs, de braves Anglais, Gallois et Ecossais, furent condamnés à de longs termes d'emprisonnement; ce qui souleva de vives protestations de la part de ministres du culte du haut de la chaire, dans la presse et dans toutes les classes de la société dans l'Ouest. Le fils d'un mineur, innocent de toute faute, mourut en prison il y a quelques jours. On lui avait promis, s'il se reconnaissait coupable, qu'on le remettrait en liberté après une sentence nominale. Il accepta la suggestion, mais au lieu d'un acquittement il fut condamné sévèrement et mourut en prison. Le directeur du journal le "World" de Vancouver, M. L. D. Taylor, écrit au sujet de la mort de ce fils de mineur que son "sang crie au fond de la terre".

Et cependant le ministre du Travail nous assure que le 14 août 1913, après que toutes ces émeutes furent terminées, que le moment était opportun pour son commissaire M. Price de faire son rapport. Je prétends que si le compte rendu que je viens de lire est exact il dévoile un état de choses honteux,—et je l'ai tiré du "Citizen" d'Ottawa, un journal peu sympathique à l'opposition et au parti auquel j'appartiens. Ce rapport se résume à ceci: Des soldats de la milice canadienne ont tué des travailleurs canadiens, qui cherchaient par des méthodes paisibles et des organisations ouvrières, à améliorer leur condition. Tandis que, et l'administration Murray en Nouvelle-Ecosse, et l'administration Laurier, étaient accusées, par de prétendus députés ouvriers de cette Chambre et sur toutes les tribunes politiques ou des mineurs pouvaient se trouver dans l'auditoire,—d'avoir fait sortir les troupes de la milice durant la grève en Colombie-Anglaise, j'ai été assez loyal, moi, pour proclamer que je n'accusais pas le ministère du Travail ou le ministère de la Milice,—et personne connaissant la loi de la milice, en quoi que ce soit qui la concerne, ne peut le faire sincèrement,—d'avoir été la cause de la sortie de la milice; mais beaucoup de personnes en Nouvelle-Ecosse ont été induites à le croire. A ce propos, je désire ajouter que, à mon sens, les appels qui sont faits en ce pays à la milice pour appuyer le pouvoir civil, sont fait d'une façon absolument erronée.

Les propriétaires de mines, naturellement, demandent l'appui de la milice et comment procèdent-ils? En faisant une demande soit à deux juges de paix, soit à deux magistrats stipendiaires, soit à un juge d'une cour de comté. Des affidavit signés par des amis des propriétaires de mines sont lus; personne ne se présente pour prendre la défense des mineurs et souvent ces affidavit sont exagérés ou mensongers. Le mineur n'est pas représenté devant le juge et celui-ci, sur un exposé fait "ex parte". ordonne à la milice de prendre les armes contre les mineurs et les autres travailleurs, alors que nul besoin n'existe d'une pareille intervention. Si les faits avaient été soumis à une enquête, si les mineurs de la Colombie-Anglaise avaient pu se faire entendre devant le tribunal qui a fait sortir la milice, ils eussent pu démontrer que c'étaient les assassins, les brigands, les travailleurs orientaux, les nègres importés dans ce pays par les propriétaires, qui avaient commencé l'émeute et qui avaient été lancés contre les mineurs des houillères de la Colombie-Anglaise. Si une enquête sérieuse eût été tenue avant d'avoir recours à la milice il est probable que ces scènes si disgracieuses pour le pays, —la milice déchargeant ses armes sur des compatriotes assemblés pour améliorer leur sort,—qui se sont produites, n'auraient pas eu lieu.

M. SHEPHERD: L'honorable député croit-il qu'il n'était pas nécessaire d'appeler la troupe, lors de la grève de Nanaïmo, après l'émeute qui eut lieu à Extension, le 14 août?

M. CARROLL: Je n'exprime pas d'opinion sur ce point. Je suis en train de dire que si l'on n'avait pas fait venir des assassins, des brigands, des travailleurs orientaux, et des mineurs nègres, il ne fût jamais devenu nécessaire d'appeler la milice; et si la loi de la milice eût obligé aux mineurs de comparaître au préalable, soit par procureur ou autrement, devant le magistrat qui a donné ordre de faire venir la troupe, et qu'on leur eût permis d'exposer leur cause, les soldats fussent restés chez eux. Mais l'honorable député se trouvait sur les lieux: qu'en pense-t-il?

M. SHEPHERD: Je vous le dirai tout à l'heure.

M. CARROLL: Je crois vraiment qu'il est du devoir du ministre du Travail de présenter un amendement à la loi des conflits industriels, qui aura pour effet de permettre à son ministère de nommer un conseil d'arbitrage lorsque les patrons et les employés lors d'une grève ne le demandent pas, et d'imposer une pénalité à la partie qui n'acceptera pas la décision du comité d'arbitrage. S'il ne propose pas une loi de cette nature durant la présente session du Parlement, il ne remplira pas son devoir ni envers lui-même ni envers ses fonctions, ni à l'égard du peuple des travail-

leurs ou des patrons de son pays. Je ne crois pas, de fait, que le ministre du Travail prenne son rôle au sérieux. Il nous a dit qu'il était en outre le ministre du plaisir. Je n'envie pas les bons moments que le ministre du Travail se procure en étant aussi le ministre du plaisir. J'ai le droit de m'attendre cependant à ce que le ministre du Travail, travaille aussi quelque peu et ne s'amuse pas seulement.

Il y a temps pour travailler et temps pour se récréer. Je dis qu'il ne prend pas ses devoirs au sérieux. Nous avons eu, en Nouvelle-Ecosse, l'été dernier, une visite du ministre du Travail. Il m'a été agréable de l'y rencontrer. Quelques jours avant son arrivée dans le comté de Cap-Breton une large annonce parut dans une de nos feuilles locales, la Gazette de Glace-Bay, annonçant à la population que le ministre du Travail tiendrait une assemblée pour les travailleurs, au théâtre King, dans la ville de Glace-Bay, et invitant tout le monde à s'y rendre. On fit des arrangements avec les chemins de fer, pour des trains spéciaux de toutes les villes environnantes à Glace-Bay. Nous nous attendions à entendre de merveilleuses déclarations du ministre à cette occasion. La visite faisait le sujet des conversations dans toutes les régions minières. L'assemblée ne devait avoir aucun caractère politique; on l'avait annoncée dans la Gazette de Glace-Bay. Le matin du jour de cette fameuse assemblée, un avis parut dans le "Post" de Sydney, un journal ayant des lecteurs à Glace-Bay, mais n'y ayant pas une circulation aussi considérable que celle de la feuille qui avait annoncé sa venue. L'avis dans le "Post" nous apprenait que, à cause du mauvais état des routes dans cette partie du pays, le ministre du Travail se trouvait empêché de venir rencontrer ses amis au théâtre King. Sans doute, bien peu de personnes en cette Chambre connaissent l'état des choses à cet endroit.

Lorsque je vous aurai dit,—et rappelez-vous que la nouvelle ne nous a pas été apprise par le ministre du Travail ou par l'agent qui a annoncé son assemblée à Glace-Bay, —que la ville de Glace-Bay est en communication par tramways, chaque heure du jour, depuis sept heures le matin à minuit le soir, avec Sydney, où se trouvait alors le ministre, vous serez surpris de l'excuse invoquée par le ministre du Travail pour ne s'être pas rendu à Glace-Bay: les mauvais chemins! Qu'est-il arrivé, monsieur l'Orateur? Des centaines de personnes s'étaient donné rendez-vous au théâtre King, pour y entendre le ministre. Des gens des deux partis politiques s'y étaient réunis. Mais quelle ne fut pas leur surprise lorsque huit heures, huit heures et demie, neuf heures se passèrent et pas de ministre du Travail. Finalement un individu s'amena, tenant en main une copie du "Post" de Sydney et dit: "Le mauvais état des routes a empêché le ministre de venir à l'assemblée". Et depuis, le ministre du Travail n'a fourni aucune excuse et n'a demandé aucun pardon aux mineurs et aux ouvriers de Glace-Bay, pour ne pas s'être rendu à l'assemblée.

Je cite ce fait, monsieur le président, pour démontrer que le ministre du Travail n'est pas sérieux dans l'accomplissement de ses devoirs. S'il l'eût été il y eût songé avant de faire annoncer sa présence et après l'avoir fait annoncer, s'il eût été sérieux, il ne se serait pas joué du pauvre peuple de Glace-Bay en l'invitant à s'assembler et en ne se montrant pas. Il a disposé de cette façon de la situation ouvrière en Colombie-Anglaise.

Il a traité cette question d'une façon joviale et bonace. Il a démontré qu'il manquait de force et d'énergie. Lorsqu'arriva en Colombie-Anglaise la phase sérieuse des troubles ouvriers, lorsque commencèrent les émeutes et les fusillades, le ministre du Travail s'en alla en Angleterre, afin d'y étudier les conditions ouvrières. Il a pensé qu'il y trouverait probablement de meilleurs chemins que dans l'île du Cap-Breton. Du commencement à la fin, il a été maladroit dans cette affaire. S'il avait été à la hauteur de la situation, je crois qu'il aurait sans doute obtenu le même succès que l'honorable M. Mackenzie King, durant la période de 1900 à 1908. La situation est sérieuse. Le ministre du Travail doit montrer la force de son bras, quant à cette question, non seulement aux mineurs de la Colombie-Anglaise, mais à tous les salariés du pays. Si la loi actuelle ne lui permet pas d'intervenir, qu'il y apporte quelques-uns des amendements que l'honorable ministre et son parti ont suggéré un peu avant l'année 1911, qu'on amende la loi de façon à la rendre applicable à tous les cas qui peuvent se produire, qu'il présente ces amendements dès cette session-ci, et s'il fait cela, le ministre aura la satisfaction, quelque légère qu'elle soit, de savoir que moi au moins j'en viendrai à la conclusion qu'il donne aux affaires de son ministère la sérieuse attention qu'elle mérite.

M. F. H. SHEPHERD (Nanaïmo): Monsieur le président, en ma qualité de repré-

sentant de l'un des comtés de l'île de Vancouver, je désire faire quelques remarques sur ce sujet. Tout d'abord, je répondrai à l'accusation portée contre moi par l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell), d'après laquelle j'aurais été coupable d'apathie, l'année dernière, en ne m'occupant pas des troubles ouvriers qui se sont produits dans l'île de Vancouver. Je puis assurer à l'honorable député qu'au cours de la dernière session il n'existait pas de troubles ouvriers dans mon comté, comme il a essayé de le faire croire à cette Chambre. A une seule mine, propriété de MM. Mackenzie et Mann, dans mon comté, les mineurs étaient en grève depuis le 16 septembre 1912. Les mineurs employés à la mine de Nanaïmo étaient en grève depuis le premier mai; mais, comme on le sait, la session s'est terminée le 6 juin 1913. Il n'y avait donc pas de désordres dans mon comté, à cette époque-là, comme l'honorable député a essayé de le faire croire à cette Chambre. Tout porte à croire, et avec raison, selon moi, que le principal but des meneurs de ce mouvement était d'amener les patrons à reconnaître l'union des "United Mine Workers of America"; mais ce n'est pas là la cause initiale du conflit. Je désire tout particulièrement expliquer cet aspect de la question; car il a trait à un rapport paru dans le "Citizen", il y a quelques jours, et qui semblerait placer en mauvaise posture le ministre des mines de la Colombie-Anglaise, parce qu'il n'a pas ordonné aussitôt une enquête au sujet du traitement injuste dont furent victimes les membres du comité qui inspectèrent la mine à Extension, afin de constater si elle renfermait du gaz. Je désire expliquer en peu de mots la position du ministre des Mines à ce propos. La loi des mines de la Colombie-Anglaise, que le ministre a fait adopter sur ma proposition, déclare clairement:

Règle 17. Les employés d'une mine peuvent, de temps en temps, nommer un ou deux de leurs camarades pour inspecter la mine à leurs frais, et les personnes ainsi nommées auront le droit, une fois ou plus souvent si c'est nécessaire, à n'importe quel temps de la journée, de la semaine ou du mois, en compagnie, si le propriétaire, l'agent ou le gérant de la mine le croit nécessaire, de lui-même ou d'un ou de plusieurs officiers de la mine, d'inspecter les puits, les niveaux, les plans inclinés, les surfaces d'abatage, les prises d'air, les appareils de ventilation, les anciens puits et la machinerie; le propriétaire, l'agent ou le gérant ou tout employé de cette mine devront faire tout ce qui dépend d'eux pour faciliter cette inspection. Les membres de ce comité devront faire un rapport consciencieux de leur inspection, lequel sera inscrit dans un livre que l'on conservera à la mine dans ce but et que devront signer les personnes qui ont fait cette inspection. Si le rapport déclare qu'il existe ou qu'on prévoit un danger quelconque, celui ou ceux qui ont fait l'inspection devront adresser une copie certifiée dudit rapport à l'inspecteur du district; il est entendu que là où les mineurs, dans une mine quelconque, auraient négligé de nommer deux des leurs, l'inspecteur en chef devra choisir parmi eux, et selon l'ordre alphabétique autant que faire se peut, deux mineurs qualifiés, qui rempliront les conditions énumérées dans ce règlement, et le dit propriétaire, agent ou gérant pourra retenir sur les salaires des employés qui travaillent sous terre une somme suffisante au *pro rata*, afin de rémunérer les personnes qui ont fait cette inspection.

Les membres du comité avaient fait rapport que des gaz inflammables existaient à cinq des surfaces d'abatage, mais on ne mentionnait pas la quantité de gaz qui s'en échappait. On ne spécifiait évidemment pas les proportions du danger, mais si le gaz s'était échappé en grandes quantités, les mineurs s'en seraient aperçus au moment de l'inspection et ils auraient pu facilement se rendre compte si ces émanations constituaient un danger pour la mine. En vertu des clauses de la loi, pourquoi n'ont-ils pas fait rapport immédiatement à l'inspecteur de ce district? Ils firent rapport dans le courant du mois de juin et ce n'est qu'en juillet qu'il fut communiqué au ministère des Mines.

Je désire maintenant dire un mot au sujet du traitement injuste que l'on fit subir à messieurs Mottishaw et Portrey, traitement qui fut en apparence la cause initiale de la grève proclamée à Cumberland, au mois de septembre 1912. M. Mottishaw avait terminé son travail à la mine Extension, et l'on ne put lui procurer un autre emploi. Les faits sont relatés dans le rapport suivant:

Le 15 juin 1912, Isaac Portrey et Oscar Mottishaw, nommés tous deux par les mineurs pour faire partie du comité chargé de découvrir s'il existait du gaz dans la mine, selon la teneur de la loi, firent rapport qu'ils avaient trouvé du gaz en plusieurs endroits dans la mine n° 2, à Extension. Ce rapport fut adressé à l'inspecteur des mines, qui le confirma, dans le courant de juillet de 1912.

Peu de temps après la publication de ce rapport, Mottishaw se trouva sans travail, et l'on ne put lui procurer un autre emploi. Il quitta alors Extension et s'en vint à Cumberland où l'un des entrepreneurs à l'une des mines lui donna du travail. Il n'y avait pas longtemps qu'il travaillait à cet endroit, lorsque l'entrepreneur reçut l'ordre du gérant de la mine de renvoyer Mottishaw du service. L'entrepreneur s'opposa à l'exécution de cet ordre; mais on lui déclara qu'il devait renvoyer Mottishaw, coûte que coûte.

Les mineurs comprirent dans quelle situation instable ils se trouvaient, s'ils laissaient passer sans protestation un cas d'injustice aussi flagrant, et ils choisirent un comité pour voir le

gérant au sujet de cette affaire; ce dernier refusa de les recevoir. Un autre comité fut nommé, mais il n'eut pas plus de succès. Les mineurs décidèrent alors de proclamer un jour de congé général dans toutes les mines de Cumberland, le 16 septembre 1912, afin de discuter la question.

A cette assemblée du 16 septembre, l'on choisit un comité composé des mineurs unionistes et non-unionistes, avec mission d'avoir des entrevues avec les gérants de mine. Ce comité n'obtint pas plus de succès que les précédents.

A leur retour au travail, le 17 septembre au matin, les mineurs constatèrent que l'on avait placé des avis à l'entrée des mines, les avertissant de reprendre leurs outils; qu'on ne leur permettrait de reprendre le travail qu'à une seule condition: c'est que tout homme qui désirerait retourner au travail, pouvait le faire, à condition qu'il signât un contrat individuel par lequel il s'engageait à travailler aux anciennes conditions pour une période de deux ans. Ce fut le signal de la grève sur l'île de Vancouver, grève provoquée par un "lockout" de la part des propriétaires de mines.

Quant à l'accusation portée contre moi par le député de Carleton, d'après laquelle j'aurais montré de l'apathie pendant la durée de la grève de Cumberland, du mois de juin 1911 à juin 1912, permettez-moi de déclarer qu'il y eut une conférence à Nanaïmo entre les représentants des United Mine Workers et les grévistes de Cumberland, à laquelle je fus invité d'assister, et je m'y rendis. C'était mon désir, autant que je pourrais, de leur montrer exactement où ils en étaient par rapport à l'accusation que les patrons avaient traité avec injustice Mottishaw et Portrey. Ce dernier ne fut pas renvoyé de son service et on le laissa dans son emploi.

Je déclarai aux grévistes, à cette réunion, que le ministre des Mines de la Colombie-Anglaise serait obligé, en vertu de la loi, d'ordonner une enquête, du moment qu'ils porteraient une accusation spécifique que leurs camarades avaient été traités injustement par les patrons. Ils me repondirent alors qu'ils étaient dans l'impossibilité de porter une accusation spécifique, bien qu'ils eussent la conviction morale que c'était bien le cas. Je fis un nouvel appel, en leur disant: Messieurs, vous n'êtes pas devant un tribunal, et à moins que vous ne formuliez et ne prouviez une accusation spécifique, le ministre des Mines n'a pas le droit d'instituer une enquête. A l'appui de mes déclarations à l'appel: que le ministre était aussitôt forcé de par la loi d'instituer une enquête, je puis dire à cette Chambre, que j'ai eu l'occasion de porter plusieurs plaintes à la connaissance du ministre des Mines, lorsque j'occupais les fonctions d'inspecteur en chef des mines de la Colombie-Anglaise, et jamais il ne s'est le moindrement opposé à tenir des enquêtes et à punir le délinquant en proportion de sa faute. Il est singulier qu'au soutien de leur plainte quant au traitement injuste de leurs camarades les United Mine Workers ou les mineurs en grève aient oublié que j'avais déjà eu un cas du même genre contre la compagnie incriminée. Il s'agissait du cas d'un contremaître qui traitait avec injustice son subalterne, un chauffeur.

L'affaire me fut signalée, et je fis un rapport en conséquence au ministre des Mines, qui nomma aussitôt une commission d'enquête. Le contremaître fut trouvé coupable, et pour le punir on annula son certificat. Je cite ce cas, parce qu'il établit clairement que le ministre ne refuse jamais d'intervenir lorsqu'il y a une plainte spécifique de portée. Autrement, je ne vois pas comment il pourrait le faire en vertu de cette loi.

Les mineurs ont donc failli à la tâche, quand il s'est agi de porter une plainte spécifique que leurs camarades avaient été traités injustement par les patrons. Ils ont bien déclaré qu'ils étaient moralement convaincus de la chose; mais il s'agissait de l'un de ces cas, où la preuve est difficile à faire, bien que l'on soit certain que la chose est vraie. Alors le conflit se centralisa autour de la demande générale que les patrons reconnussent l'association des United Mine Workers of America internationale, comme vous le savez.

Le député de Carleton (M. Carvell) a prétendu que mon prédécesseur était très actif lorsqu'il représentait le comté de Nanaïmo. Je puis répondre à mon honorable ami que mon prédécesseur, M. Ralph Smith, s'est séparé des organisations ouvrières de la Colombie-Anglaise, parce qu'il a refusé d'entrer dans les rangs d'une coalition quelconque, dont le but ultime était de mettre les unions ouvrières sous le contrôle d'une corporation internationale.

A cette époque, le sentiment des propriétaires de mines était le même qu'aujourd'hui. Pour des raisons qu'ils connaissent mieux que moi, et que je ne veux pas discuter en ce moment, ils ont des objections à reconnaître une union internationale. Remarquez bien que je ne veux pas contester, pour un seul instant, le droit qu'ont les mineurs d'appartenir à n'importe quelle union, s'ils le désirent, mais quant à faire reconnaître ou non cette union par tous les propriétaires de mines, c'est une affaire qui est du ressort et des mineurs et des compagnies. Selon moi, les mineurs ont parfaitement le droit de s'organiser; ils ont le droit moral

et légal de s'unir, afin qu'ils puissent obtenir un salaire proportionné à la tâche qu'ils accomplissent.

Maintenant, je peux dire,—et en ce moment j'exprime l'idée d'au moins les quatre cinquièmes des propriétaires de mines de l'île de Vancouver,—pour l'autre cinquième je ne puis me prononcer, vu que je ne les ai jamais rencontrés,—que les quatre cinquièmes des patrons ne s'opposent pas à ce que les mineurs se forment en union; mais ils refusent absolument l'union internationale des " United Mine Workers ". Je n'ai pas de mandat pour agir comme intermédiaire entre les patrons et l'union des " United Mine Workers of America " pour régler les difficultés actuelles. Tout ce que je désire, c'est de ramener la paix entre le capital et le travail, dans notre ville et notre district. Les députés de l'opposition ont essayé d'exploiter le fait qu'à la faveur de ces difficultés l'on aurait laissé entrer librement les Orientaux. A les entendre, on aurait importé indistinctement ces Orientaux dans toute la zone affectée par la grève, sur l'île de Vancouver. Cela est absolument faux. Les seules mines qui emploient des Orientaux sous terre, ce sont les houillères canadiennes, et il y a probablement au delà de 25 ans que cela dure. Dans tout le reste de la province, il n'y a pas une seule mine qui emploie des Orientaux, à l'exception peut-être de la mine Extension, la mine même où ont commencé les difficultés actuelles. Six Orientaux, je crois, y sont employés, pour tenir la voie en bon état dans un tunnel creusé dans le roc; mais on ne leur permet pas de pénétrer dans la mine pour y accomplir le travail généralement fait par les blancs.

M. CARROLL: Est-il vrai que, dans toute la Colombie-Anglaise, aujourd'hui, il n'existe que deux mines où l'on emploie des Orientaux?

M. SHEPHERD: C'est le cas; mais ces deux mines appartiennent à la même compagnie; je veux parler du travail sous terre; car, à Nanaïmo, on emploie des Orientaux pour les travaux sur terre, mais jamais pour les travaux sous terre.

Relativement à la convention dont j'ai déjà parlé, et pour établir que le traitement injuste infligé à deux membres de l'union était bien la question en jeu, à ce moment-là, je donnerai lecture à cette Chambre d'une lettre adressée de Nanaïmo au ministre du Travail à Ottawa, en date du 3 octobre 1912. Cette lettre démontre clairement que la véritable raison qui a déterminé la grève était bien le traitement injuste infligé à deux membres de l'union. La voici:

Nanaïmo, C.-A., 3 octobre 1912.

A l'hon. T. W. Crothers,
Ottawa.

Cher monsieur,—Nous, les représentants du district n° 28, de l'union des United Workers of America, réunis en convention, désirons vous soumettre notre réponse à la demande que vous nous avez faite de vous faire connaître notre côté de la question relativement aux difficultés qui existent actuellement entre la Cumberland Coal Company (Dunsmuir) Limited et ses employés. Dimanche, le 15 septembre 1912, les employés de ladite compagnie tinrent une nombreuse assemblée, où il fut décidé de prendre un congé, afin de protester contre la conduite des officiers de cette compagnie, qui avaient traité injustement deux des employés. C'est tout ce qui fut décidé à cette assemblée. A la réunion de l'union locale des United Workers of America, tenue dans la soirée, la décision prise par l'assemblée plénière des mineurs, fut endossée, et un comité fut nommé pour conférer avec les directeurs de la compagnie. Accompagnés par le président de district Foster, les membres du comité se rendirent auprès des officiers de la compagnie, lundi le 16 septembre, et alors, ces messieurs refusèrent absolument de recevoir la délégation. Mardi, le 17 septembre, les directeurs firent afficher des avis, qui ordonnaient aux mineurs de remporter leurs outils; par la même occasion, on annonçait également que même les anciens employés de la compagnie recevraient leurs salaires aussitôt que la liste de paie serait complétée. Plus tard, les mineurs tinrent une autre assemblée plénière et ils envoyèrent un autre comité afin de rencontrer les têtes de la compagnie. Ce comité trouva dans les bureaux, M. Clinton, qui devait représenter les autres directeurs, selon ce qu'on lui avait dit; mais il leur déclara aussitôt qu'il n'avait pas l'autorité suffisante pour traiter avec eux. Le 23 septembre, un autre comité se rendit aux bureaux et y rencontra le surintendant Lockhart avec lequel on discuta la situation. Le comité ne fit aucune offre, quant aux conditions à la faveur desquelles les mineurs seraient disposés à reprendre le travail, et M. Lockhart n'en fit lui-même aucune de son côté; il ne dit pas non plus si la compagnie avait changé d'opinion, ou fait disparaître les avis qu'elle avait fait afficher, ni si elle les avait modifiés de quelque façon. Jusqu'à ce jour, la compagnie n'a encore fait aucune déclaration ou fait annoncer qu'elle a changé son attitude, ce qui équivaut tout simplement au renvoi en bloc de tous ses employés. Le 18 septembre, les mineurs de Ladysmith ont décidé de cesser le travail jusqu'à ce que les difficultés fussent réglées à Cumberland, et eux aussi, ils ont reçu l'ordre d'emporter leurs outils.

Nous demeurons respectueusement,
Vos serviteurs,
Robert Foster, président.
John McAllister, secrétaire.

Il vous est donc facile de constater que la grève déclarée à la mine Extension le fut tout simplement par sympathie; c'est l'une des mines exploitées par la Canadian Collieries Company. A partir de ce moment jusqu'au commencement des émeutes, le 12 août, la situation s'agrava dans la zone de

la grève, et les mineurs commencèrent à s'agiter. Il était aisé de constater que les choses s'envenimaient et tout faisait prévoir qu'il allait se passer quelque chose. Ce jour-là, les grévistes au nombre de plus de 1,000 se réunirent en face du puits n° 1, à Nanaïmo. On me téléphona, me priant d'intervenir comme médiateur afin de tâcher d'amener une entente entre la compagnie et ses employés; je promis de faire tout ce que je pourrais dans ce sens. Je me fis conduire en automobile sur les lieux; je traversai les rangs de la populace, et comme les journaux l'ont rapporté, on me lança des morceaux de brique, dont aucun heureusement ne m'atteignit. Cette réception ne me fit cependant pas reculer devant ce que je croyais être mon devoir. J'adressai la parole aux manifestants et je leur assurai que le seul but que j'avais, en venant vers eux, c'était d'essayer d'amener un règlement, afin que ces difficultés se terminassent sans effusion de sang. Je leur fis même une proposition; car, pour me servir de l'expression de Dickens, je me rendis compte que: "le feu était aux meules et la populace en furie." Je plaidai avec la foule, pour un armistice de 24 heures, afin qu'elle eût le temps de se réunir dans une salle pour formuler ses demandes. Je lui promis de me servir de toute l'habileté dont je puis disposer, afin d'obtenir des autorités de la compagnie, qu'elles la rencontreraient le lendemain matin à 10 heures. On interpréta dans un mauvais sens mes bonnes intentions; c'est évident. L'un des grévistes s'écria: "Vous voulez obtenir un armistice, afin d'avoir le temps de faire venir la milice. Quelques bonnes que soient les intentions d'un homme, très souvent, elles sont fort mal interprétées. Les grévistes refusèrent cette proposition, et ils me demandèrent de leur amener le gérant, afin qu'il leur parlât. Je décidai le gérant à venir à eux, et il leur fit une proposition très juste: "Si sept des anciens mineurs qui ont travaillé pour mon compte jusqu'au 30 avril, dit-il, viennent me rencontrer chez moi demain matin, je conclurai avec eux des arrangements assez satisfaisants, je le crois, pour vous décider tous à reprendre le travail". La foule délégua sept mineurs qui se rendirent aux bureaux de la compagnie, le lendemain matin; mais ils s'étaient fait accompagner par un M. Farrington, qui dirigeait la grève pour le compte des United Mine Workers of America. Le gérant de la mine, M. Stockett, refusa de se rencontrer avec M. Farrington, et conséquemment, la présence de ce monsieur fit avorter la conférence.

Venons-en au 13 d'août maintenant. Ce jour-là, un jeune garçon traversa au galop, sur un cheval couvert d'écume, les rues de Nanaïmo et se rendit aux bureaux du "Free Press", ou il annonça que les non-unionistes venaient de tuer six grévistes. Aussitôt la populace s'amassa au nombre d'environ un millier, et armée de bâtons, de fusils, de carabines et de tout ce qui pouvait tomber sous la main des gens, on se dirigea vers Extension. Au moment où cette émeute se produisait, d'autres désordres eurent lieu à Nanaïmo, à Wellington et à Ladysmith où ce fut très sérieux; ce dernier endroit est une ville minière située à environ 14 milles d'Extension, et elle est en réalité le chef-lieu de la mine Extension. L'émeute la plus sérieuse, au point de vue des dommages à la personne, se produisit à Ladysmith, où un citoyen du nom de McKinnon eut le bras emporté par un bâton de dynamite qui avait été lancé dans sa maison.

Quant à la prétendue effusion de sang évoquée par l'honorable député, au cours de ses remarques, je dois dire qu'il n'y en a pas eu, si l'on en excepte le cas de McKinnon, qui fut blessé dans les circonstances que je viens de relater. Un autre citoyen, un simple spectateur, reçut aussi une balle; il n'avait pas d'affaire là, et sa curiosité a dû être satisfaite.

Je ne désire nullement vous relater les détails des choses déplorables qui se sont passées à Extension. J'ai visité cet endroit deux jours après l'émeute, et j'ai pu constater la désolation qu'y avait semée la populace sur son passage. Il y a eu dans tout cela, cependant, une chose si horrible, que je ne puis m'empêcher de la mentionner. C'est le cas de ces 40 femmes et enfants sans défense, à la mine Extension, qui furent pourchassés jusque dans les bois par les émeutiers. Ces pauvres gens furent contraints de rester caché là, de 36 à 48 heures, jusqu'à ce qu'ils fussent secourus par la milice. C'est là un acte qui devrait faire monter le rouge de la honte à la joue même d'un Apache; il n'y a pas une parcelle de syndicalisme dans un acte de cette nature.

Quant à l'entrée en scène de la milice, ne croyez-vous pas, monsieur le président, que c'était ce qu'il y avait de mieux à faire, dans les circonstances.

Le feu était aux meules et la populace était déchaînée! Même pour protéger ces infortunés contre eux-mêmes, sans compter la vie et les biens des non-combattants,

ne croyez-vous pas que c'était une sage politique?

M. CARROLL: La milice a-t-elle été appelée sur les lieux, après les faits signalés par l'honorable député?

M. SHEPHERD: Oui.

M. CARROLL: Les premières émeutes se sont produites le 13?

M. SHEPHERD: Elles ont commencé ce jour-là.

M. CARROLL: Et la milice est arrivée le 14?

M. SHEPHERD: A l'aube du 15.

M. CARROLL: Toutes ces émeutes se sont produites le même jour?

M. SHEPHERD: C'est très malheureux que la milice n'ait pas été sur les lieux 24 heures plus tôt. Les dommages étaient faits lorsqu'on appela les militaires sous les armes. Après l'arrivée de la milice, les émeutiers n'ont pas causé d'autres dommages à la propriété. On s'est servi de la méthode usuelle pour faire sortir la milice: c'est-à-dire une réquisition signée par deux ou trois juges de paix. C'est mon devoir de décerner les plus grand éloges au lieutenant-colonel Hall, qui avait le commandement des troupes stationnées à Nanaïmo. Il lui a été donné de pacifier l'un des plus sérieux conflits ouvriers qui se soient produits depuis la confédération, pour employer l'expression dont s'est servi l'un des honorables députés qui m'ont précédé.

M. CARROLL: Selon l'honorable député, l'article du "Citizen" qui déclare que les mineurs étaient rassemblés dans une salle où ils discutaient les moyens à prendre pour en arriver à un règlement à l'amiable, lorsque les militaires, baïonnettes aux fusils, entourèrent la salle et leur ordonnèrent de sortir, relate-t-il les faits tels qu'ils se sont passés? Cette version est-elle correcte, et mon honorable ami est-il prêt à dire que la milice s'est conduite comme elle l'aurait dû?

M. SHEPHERD: Je viens de donner ma version de l'affaire, et je la crois correcte. La police provinciale savait que 150 à 200 des mineurs qui avaient pris une part active aux émeutes se trouvaient dans la salle. Il fallait, pour la bonne administration des lois et de la justice, que ces meneurs fussent arrêtés; car ils s'étaient rendus coupables du crime d'incendie; plus que cela, ils avaient pourchassé jusque dans les bois des femmes et des enfants. L'anarchie régnait; il ne s'agissait plus de syndicalisme. Je puis donc déclarer en toute sécurité qu'à la demande de la police provinciale, le lieutenant-colonel Hall donna l'ordre à ses soldats d'entourer la salle, afin que ces gens fussent mis sous arrêt, sans qu'il se produisît d'autres difficultés, et afin de leur enlever toute possibilité de s'échapper.

L'assemblée à laquelle mon honorable ami fait allusion se tenait sous les auspices des United Workers of America, afin de régler le conflit qui s'était élevé à la mine Jinglepot, propriété de la Nanaïmo and Vancouver Mining Company. Le lieutenant colonel Hall pénétra dans la salle et mit les coupables en état d'arrestation. Il leur dit: "Je vous ordonne de vous rendre sur une seule ligne au palais de Justice, et mes soldats ont l'ordre de se servir de leurs baïonnettes ou de leurs carabines contre quiconque d'entre vous tenterait de prendre la fuite."

Il n'y a rien à gagner en cachant la vérité, puisque c'est la vérité que nous voulons. Le défilé des prisonniers se continua jusque vers les deux ou trois heures du matin. La conséquence de cet acte, c'est qu'environ 150 hommes furent mis en état d'arrestation, et que le colonel ait bien ou mal agi, qu'il ait été ou non justifiable d'adopter cette façon de procéder, un bon nombre de ces prisonniers sont actuellement à purger leurs sentences en prison pour avoir violé la loi. Maintenant, il est de mon devoir de décerner les plus grands éloges au colonel Hall, pour la façon avec laquelle il a su dominer une situation des plus difficiles, sans qu'un seul coup de feu ait été tiré et sans répandre une seule goutte de sang. Il a eu la tâche de pacifier l'un des plus terribles conflits ouvriers qui ait jamais éclaté dans l'histoire du Canada.

Maintenant, monsieur le président, je le répète, ce conflit a été déterminé par les agissements de l'union des "United Mine Workers of America". J'ai idée qu'un grand nombre de ces infortunés, la plupart j'oserais dire, ont été égarés; dans un moment d'excitation, ils sont entrés dans ce mouvement, et un grand nombre parmi eux le regrettent sincèrement. A mon sens, et je saisis cette occasion pour exprimer ma pensée, il n'y a rien à gagner à discuter ici cette question, sous tous ses divers aspects. La société est maintenant satisfaite jusqu'à un certain point, et je crois que ce serait un excellent moyen de

ramener l'harmonie, et de hâter le rétablissement de la paix entre le capital et le travail, en redonnant la prospérité à notre ville et à notre district affligés, si le ministre de la Justice tentait d'implorer la clémence du Gouverneur général, au moins dans le cas de ceux qui se sont tout simplement laissés entraîner à ces actes déplorables.

M. CARVELL: Je n'ai qu'un mot à dire. Je n'ai jamais prétendu, cet après-midi, vouloir donner à cette Chambre la cause de la grève, car je ne connais pas grand'chose relativement à cette question.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. CARVELL: J'entends quelques députés dire: "Très bien! très bien!" Je suis parfaitement d'accord avec eux. J'essayais tout simplement de démontrer que le ministre du Travail n'avait rien fait pour prévenir cette grève, et j'ai exprimé l'opinion que mon honorable ami de Nanaïmo (M. Shepherd) n'avait pas fait grand'chose dans ce sens, lui non plus. Si cette déclaration avait besoin d'être confirmée, elle l'a été, ce soir, par la confession que vient de faire à cette Chambre l'honorable député. Je ne sais pas ce qu'a fait le député de Nanaïmo, en ce jour néfaste du 13 d'août, mais il s'est bien gardé de déclarer à cette Chambre qu'il n'a jamais parlé ou écrit au ministre du Travail, pour l'engager à employer ses bons offices et la puissance que lui confère son ministère, afin de prévenir ces tristes événements.

M. SHEPHERD: Je n'ai pas cru nécessaire d'aborder ce sujet. Mais je puis déclarer à l'honorable député que j'ai été en communications quotidiennes avec le ministre du Travail à ce propos, du 1er mai jusqu'au 6 juin, avant l'ajournement de la Chambre.

M. CARVELL: Alors, l'honorable député a bien eu le soin de n'en rien dire publiquement. En tant que son comté est concerné; en tant que le peuple du Canada est concerné, il a été aussi muet qu'une huître; il a siégé ici depuis le 1er mai jusqu'au 6 juin sans jamais prononcer un mot. Il est venu chaque jour dans cette salle depuis le 15 janvier, et, comme le printemps dernier, il est demeuré muet. Il en a été de même du ministre du Travail. Ils sont enchaînés l'un à l'autre, et ils sont l'un et l'autre absolument incapables de résoudre cette question. Je regrette d'avoir à mettre de pair l'honorable député et le ministre du Travail; mais, puisqu'il l'a voulu, je ne saurais faire autrement. Je félicite l'honorable député de l'aveu qu'il a fait à ses commettants de son abstention absolue dans le cas de cette malheureuse affaire. L'honorable député assure qu'il a entretenu avec le ministre une correspondance quotidienne; mais l'un et l'autre ont bien soin de ne rien dire au public de ce qu'ils ont pu faire, et, à vrai dire, ils n'ont pas fait grand'chose. Je lui donne crédit d'avoir déclaré qu'il aurait aimé à régler cette affaire s'il l'avait pu. Je suis fâché de ne pouvoir faire au ministre le même compliment, car, à mon avis, cela lui est bien égal que l'affaire soit ou ne soit pas réglée. Il m'a semblé qu'il considère tout cela comme une grosse plaisanterie. Il est, de fait, le ministre du jeu. Il est un point, cependant, sur lequel je désire appeler l'attention de l'honorable député de Nanaïmo: peut-il rapporter à la Chambre et au pays une seule démarche que le ministère du Travail aurait faite, du 17 septembre 1912 au 29 juillet 1913, pour prévenir ou alléger l'état des choses dans sa ville?

M. BUCHANAN: Il a envoyé un télégramme.

M. CARVELL: Oui, il a envoyé un télégramme, disant à ces gens-là ce qu'était la loi. Le fait d'avoir proclamé un jour de congé plutôt qu'une grève indique assez bien qu'ils connaissaient la loi et n'avaient pas besoin de se la faire rappeler.

Ensuite, comme je l'ai dit, il a chargé son ami de se rendre sur les lieux et de lui faire rapport. Il y a dans ce rapport une masse de renseignements. S'il ne s'y trouve rien d'autre, il y a là du moins la confirmation d'un fait: que les propriétaires des mines ont refusé à l'un d'eux de retourner à son travail. Il a été empêché de trouver de l'emploi, non seulement dans une mine, mais dans les autres, parce qu'il avait fait un compte rendu fidèle de l'état d'une de ces mines au sujet du gaz qui s'en échappait.

Je désire ramener l'honorable député de Nanaïmo à l'affaire que nous discutions cette après-midi, c'est-à-dire à l'incompétence du ministre du Travail. J'aimerais à savoir de l'honorable député s'il pense que le ministère a agi comme il aurait dû le faire, ou comme devait le faire un ministère du Travail soucieux d'accomplir son devoir et d'alléger la situation que nous avons discutée cette après-midi. Je ne blâme pas l'honorable député de s'être abstenu de nous raconter les affreux détails de cette affaire. C'était inutile: chaucun de nous a lu tout cela dans les journaux, et

personne ne désire que l'on y revienne. Si la situation était mauvaise, c'était le devoir du ministre d'y remédier.

L'honorable député n'a pas dit un mot à la défense du ministre, et, s'il se trouve quelqu'un ici qui veuille le défendre, j'aimerais à l'entendre. J'aimerais à mettre la main sur un journal qui ait tenté la chose. J'aimerais à connaître celui de ses collègues qui le tentera. L'honorable député de Nanaïmo ne le fera pas, non plus que le ministre lui-même. Il appartient au ministre, je pense, de nous dire pourquoi il a laissé traîner cette affaire, pourquoi rien n'a été fait dans le but de faire cesser la situation déplorable que l'on nous a décrite cet après-midi.

M. W. A. BUCHANAN (Medicine-Hat): Je représente un collège électoral où habitent de nombreux mineurs. Je les connais intimement, et je dirai que, d'après eux, sous la direction du présent ministre du Travail, les affaires du département ne sont pas traitées avec le sérieux qu'elles comportent. On pense également que les patrons ont l'oreille du ministre plus que les employés. Je dirai à la louange de l'ex-ministre du Travail que, en ce qui concerne les mineurs de ma circonscription, une meilleure entente entre les travailleurs et les capitalistes était, d'après eux, sa constante préoccupation. Aujourd'hui, ce n'est plus cela; on croit que le chef actuel de ce ministère se soucie médiocrement d'améliorer les rapports du travail avec le capital. Cette grève de l'île de Vancouver en est un exemple. Il a été démontré ici aujourd'hui que nul effort sérieux, nul effort prolongé, n'a été fait par le ministre pour résoudre cette difficulté. Je me demande si les propriétaires de mines de l'île de Vancouver ne sont pas pour quelque chose dans cette apathie du ministre. Ils sont très intimement en contact avec les membres du cabinet actuel. Ils ont pu obtenir une forte subvention pour quelques-uns de leurs chemins de fer. Est-il possible que ce contact soient assez intime pour qu'ils aient l'oreille du Gouvernement en cas de difficultés avec les ouvriers dans les entreprises où ils ont un intérêt? Il existe un sentiment de cette sorte parmi le public. Pour ce qui est de M. Samuel Price, de Saint-Thomas, que l'on a chargé d'une enquête à faire sur les lieux, je n'ai rien à dire contre lui personnellement, sauf qu'à mon avis ce n'était pas l'homme qu'il fallait dans la circonstance. Il est vrai que M. Price a eu quelque chose à faire avec les mines du Nouvel-Ontario, mais non pas en tant que le travail et les conditions de travail y fussent intéressés. Il y a dans ce pays-ci des hommes qui ont fait une étude de la question, qui connaissent parfaitement les conditions dans lesquelles s'effectue le travail des mines et qui avaient chance d'être favorablement accueillis et des employeurs et des employés pour leur impartialité reconnue. Si un homme de ce tempéramment avait été envoyé dans l'île de Vancouver pour y étudier l'état des choses, l'on aurait obtenu une solution du problème. J'ai devant moi une lettre adressée au ministre du Travail par M. Frank Farrington, qui avait charge de la grève et qui représentait et dirigeait les forces des unions ouvrières dans l'île de Vancouver. Dans cette lettre, écrite le 13 décembre 1913, il fait une assertion tendant à montrer que M. Price n'a pas donné des preuves d'impartialité dans ses efforts pour approfondir la cause des troubles dans l'île de Vancouver. C'est accomplir, je crois, un simple acte de justice envers les travailleurs de ce pays que de mettre devant la Chambre et devant le public les vues de leurs représentants. Voici ce que M. Farrington dit du rapport de M. Price:

> Pour ceux qui sont au fait de l'état des choses dans l'île, il est manifeste que M. le commissaire Price a basé son rapport sur les simples déclarations des propriétaires de mines et de leurs satellites, et que, d'autres part, il a refusé aux ouvriers syndiqués l'occasion de paraître devant lui pour défendre leur attitude ou réfuter les fausses allégations d'agents hostiles. Comme j'avais été profondément mêlé à ce différend, on devait s'attendre que j'aurais des renseignements fort précieux à communiquer au commissaire, et j'en avais. Cependant, on ne m'a pas fourni l'occasion de les lui présenter. Dans le fait, je ne l'ai rencontré qu'une fois, et cela, dans une entrevue qui n'avait aucun caractère officiel, je veux parler de ma courte conférence avec vous à Vancouver dans la première semaine de juillet. Je ne mentionne point ceci pour me plaindre d'un manque d'égards, mais pour montrer que le commissaire était peu soucieux d'obtenir d'exactes informations. Je me suis en outre soigneusement renseigné auprès des gens qui ont eu affaire à la grève, auprès des membres du bureau local, auprès de nombreux particuliers influents parmi les grévistes et fort actifs, et tous déclarent qu'on ne leur a pas fourni l'occasion de paraître devant le commissaire, qu'ils ne connaissaient même pas sa présence dans l'île; ce qui indique davantage son désir d'éviter, plutôt que de découvrir la vérité.
>
> Mettez avec cela son visible penchant à favoriser les propriétaires de mines et son apparente disposition à accepter et à inclure dans son rapport tout ce qui pouvait nuire à l'Association des Mineurs Unis d'Amérique, et vous conviendrez que le rapport de M. le commissaire royal manque de justice envers les mineurs en grève.

Telle est l'opinion d'un homme qui a eu la direction de la grève de l'île de Vancouver. Voilà ce dont il accuse le commissaire qui a fait le rapport dont il est question ce soir. L'opinion de cet homme mérite la considération des membres de cette Chamvre. Je sais que les membres du bureau de l'Association des Mineurs tiennent à promouvoir les intérêts de ceux-ci; ils croient occuper une position tout aussi responsable, et, dans une affaire de ce genre, mériter tout autant la considération que les directeurs et les propriétaires des mines. Je crois que si le ministre du Travail voulait traiter les deux parties de la même manière et agir de son mieux pour rendre meilleures les relations entre employeurs et employés, sa conduite aurait de quoi faire valoir l'administration de ce département.

M. Farrington parle de la question des salaires selon qu'elle a été traitée par M. Price. Il dit:

> Un certain nombre de mineurs de Nanaïmo, de même que le maire, ont rendu témoignage devant la commission plus haut mentionnée. Ils ont parlé de la médiocrité des salaires, de la liste des suspects, de distinctions injustes, de désobéissance aux lois, de vols et autres misères infligées aux mineurs; mais leur témoignage n'était pas ce que voulait le commissaire. Ce qu'il lui fallait, c'était une indication de salaires suffisants. Aussi, leurs déclarations ont été mises de côté, et celles du maire ont soigneusement été consignées dans le rapport. Quoique le maire n'eût jamais un seul jour de sa vie travaillé dans les mines et ne fût pas en mesure de fournir des renseignements dignes de foi sur les conditions dans lesquelles s'effectuait le travail des mineurs ou sur les salaires qui leur sont payés, cela ne semble pas avoir eu la moindre importance. Ce que disait le maire tendait à corroborer les assertions des gérants à l'égard des salaires payés, et cela a suffi pour rendre son témoignage digne de mention.

C'est là une assertion quelque peu sérieuse: le rapport aurait mis en évidence toute déclaration favorable aux propriétaires des mines, alors que le témoignage des mineurs était laissé dans l'ombre, ou même dans un oubli complet. Il y a, je crois, beaucoup à dire contre le rapport de M. Price, contre les méthodes qu'il a employées pour obtenir des renseignements sur lesquels ce rapport est basé et aussi contre sa nomination. M. Price ne connaît pas plus l'état des choses dans l'Ouest relativement aux mines que moi dans l'Est relativement aux fruits. Il n'en a pas moins été chargé d'ouvrir une enquête sur la situation la plus grave qui se soit encore présentée dans ce pays-ci, et il a fait un rapport où ceux-là qu'il était censé vouloir amener à des idées de conciliation trouvent ample matière à des critiques; ceux-là mêmes qu'il devait s'efforcer de mettre en de meilleures relations avec leurs patrons.

Le ministre a pris occasion de ce débat pour se vanter aujourd'hui du règlement effectué par la présente administration d'un différend industriel. Si c'est tout ce dont il a à se vanter dans l'administration de son département depuis qu'il en est le chef, ce n'est pas grand'chose. Cette grève de 1911 dans l'Alberta, dont il a parlé, n'a été réglée ni par le ministre du Travail ni par aucun membre du cabinet. Elle l'était dès avant l'arrivée du ministre à Lethbridge. Les conditions en étaient acceptées, et les mineurs ont dit: "Si le ministre de l'Intérieur veut bien obtenir pour nous quelque chose de plus, qu'il vienne". Le ministre s'est rendu là, mais il n'a obtenu pour eux rien de plus que ce qui déjà avant son arrivée était accordé par les exploitants.

M. ROGERS: Je demanderais à corriger cette dernière assertion de mon honorable ami, qui est absolument erronée. Aucun accord n'avait été conclu.

M. BUCHANAN: Je tiens la chose d'un directeur de l'union des mineurs qui a pris part à la conférence tenue à cette occasion. Il m'a dit que tout cela était vrai, et que l'on était arrivé à un accord. A tout événement, la convention qui a été signée à la suite de cette grève est celle qu'avait conseillée le révérend docteur Gordon, de Winnipeg, qui était le président d'une commission chargée par l'administration précédente de faire enquête sur cette difficulté. Les mineurs avaient accepté cet accord, et le motif d'une prolongation de la grève ç'a été que les représentants des propriétaires avaient fait ajouter quelque chose au rapport. Dès que l'on eût fait disparaître cette addition, les mineurs donnèrent leur consentement au rapport du révérend docteur Gordon, et la grève prit fin. Ce n'est donc pas à l'administratiotn qu'il faut attribuer ce règlement, et dire chez nous que le ministère a réglé cette grève, c'est vouloir faire rire de soi. Si le ministre du Travail n'a rien autre chose à signaler en faveur de son administration, c'est que, depuis 1911, il n'a absolument rien fait.

M. H. H. STEVENS (Vancouver): Il est malheureux que la discussion d'une affaire aussi grave, d'une affaire aussi intimement liée à l'un des problèmes les plus difficiles auxquels nous ayons à faire face aujourd'hui, celui des relations du travail avec le capital, ait dégénéré en une attaque mesquine contre les membres du Gouvernement. Plusieurs des assertions de ceux qui ont parlé parmi la gauche sont parfaite-

ment vraies, comme le peut faire voir un examen attentif des faits. Mais ce à quoi ont manqué absolument ceux qui ont critiqué le ministre avec tant d'amertune, ç'a été de dire où est le point faible dans cet insuccès des tentatives de l'administration pour parvenir à un règlement, ou d'indiquer les moyens que l'on aurait pu employer pour venir à bout de cette difficulté.

Je répondrai à une couple des assertions que l'on a faites.

L'honorable député de Cap-Breton (M. Carroll) a demandé s'il existait un seul cas où le présent ministre du Travail avait pu effectuer le règlement d'une dispute de cette sorte, et je lui signalerai celle qui est survenue entre le Grand-Tronc et ses employés avant l'arrivée au pouvoir des conservateurs, et qui, après qu'une décision eût été rendue, a traîné pendant environ deux ans. Il est de fait que le ministre des Chemins de fer et le ministre du Travail d'alors ont eu avec le Grand-Tronc de fréquentes conférences et qu'ils ont absolument échoué dans leurs tentatives de régler ce différend. Ç'a été le présent ministre du Travail qui est parvenu à le régler après son entrée en fonctions. Voilà, je crois, ce dont il faut lui être reconnaissant.

Une autre affaire que je puis citer, c'est celle d'une grève survenue dans mon comté, à Howe-Sound, dans laquelle se sont trouvés engagés près de six cents ouvriers des mines de Britannia. J'avais signalé la chose au ministre du Travail, et il a sur-le-champ pris des mesures pour constituer un bureau de conciliation. Les grévistes dans cette affaire ont agi conformément à la loi; ils ont fait une demande régulière. Un bureau a été nommé, qui a rendu sa décision; mais il est arrivé cette fois-là ce qui arrive dans presque tous les différends industriels que nous tentons de régler avec les pouvoirs restreints que la présente loi confère: la compagnie a refusé d'accepter la décision, et le Gouvernement s'est trouvé dans l'impuissance absolue d'agir.

Dans l'affaire du Grand-Tronc, le ministre s'est servi pour parvenir à son but d'un moyen puisé à une autre source; mais, dans le cas des mines de Britannia, il n'existait aucun autre moyen d'imposer un règlement à la compagnie ou d'obliger celle-ci à se conformer à la décision rendue par le bureau.

M. CARROLL: L'honorable député serait-il en faveur d'un amendement à la loi des différends industriels qui imposerait une pénalité à l'une quelconque des parties qui n'obéirait pas à la sentence arbitrale prononcée par le bureau de conciliation.

[M. Stevens.]

M. STEVENS: Je traiterai ce point tantôt. Je dirai bien tout de suite néanmoins que je suis en faveur d'un pareil amendement. J'apprends du ministre lui-même, et je crois qu'il y a à cet égard un avis au Feuilleton, qu'il va présenter un projet de loi tendant à modifier sur ce point comme sur d'autres les dispositions actuelles. Je ne sais s'il en sera comme nous l'entendons; mais, dans le cas contraire, je me propose d'y revenir devant la Chambre. Les amendements que le ministre est en train de rédiger ont trait à certaines lacunes reconnues. Il est amusant de voir comme on lance vers les tribunes de très jolis feux d'artifice. Quelque éloge que mérite le rédacteur de cette loi, il est une chose que l'on peut dire avec certitude, c'est que l'omission dans cette loi de ce que mon honorable ami suggère la rend absolument inutile; je veux dire l'absence de toute pénalité ayant pour objet la mise à exécution forcée de la sentence d'un bureau de conciliation. Aucune loi du Canada n'offre pareil moyen de contrainte.

Je désire faire brièvement allusion au malheureux état de choses qui règne dans l'île de Vancouver. L'honorable député de Carleton (M. Carvell) a bien injustement pris à partie l'honorable député de Nanaïmo (M. Shepherd). Il est de fait que ce dernier a eu avec le ministre du Travail au cours de la dernière session des communications suivies relativement à cette affaire; et non seulement lui, mais d'autres représentants de la Colombie-Anglaise, à qui de tous les coins de la province les mineurs se sont adressés à l'occasion. L'honorable député de Carleton (M. Carvell) est un avocat fin et rusé; il sait que de dire dans cette Chambre, avant que l'émeute ait éclaté, qu'il y a danger dans l'air, que des troubles sont à la veille de se produire, ce serait le bon moyen de les faire naître. Mon honorable ami serait le premier en pareil cas à conseiller à ses clients la patience et le calme.

M. CARVELL: L'honorable député veut-il faire entendre qu'à mon avis le représentant de Nanaïmo aurait dû déclarer qu'une émeute était à la veille de se produire?

M. STEVENS: Les observations de l'honorable député m'ont fait croire qu'il blâmait le représentant de Nanaïmo de n'avoir pas débattu dans cette salle tous les détails de ce différend et prédit l'imminence de l'émeute?

M. CARVELL: Oh! non.

M. STEVENS: L'honorable député semble avoir tenu pour accordé que, dès avant l'émeute, nous savions qu'elle allait se produire. Je ne crois pas que personne ait été plus surpris que ceux de la Colombie-Anglaise quand l'émeute a éclaté, sauf dans les vingt-quatre ou quarante-huit heures qui l'ont précédée.

Il est un point sur lequel je désire appeler votre attention, et c'est celui que je considère comme le plus important dans toute cette affaire. On a fait observer ici ce soir, et il a été démontré d'une manière concluante, que la cause actuelle de cette grève ou de ce différend était l'injustice faite à Mottishaw. Ce qu'il y a de malheureux dans toute cette affaire, c'est que les mineurs se sont aliéné les sympathies du public pour s'être, dans un moment mal choisi, livré à des actes de violence. Jusqu'à l'heure de l'émeute, jamais grève dans la province de la Colombie-Anglaise n'avait été conduite d'une manière plus irréprochable de la part des mineurs; mais l'émeute leur a sur-le-champ fait perdre les sympathies du public en général. Quant à moi, je n'hésite pas à dire que, dans cette grève, les mineurs ont largement part à mes sympathies, mais rien ne saura justifier les actes de violence commis dans cette région à l'endroit de personnes absolument étrangères à toutes ces difficultés. Et le malheur dans tout cela, c'est que les agissements des mineurs ont tellement embrouillé la question qu'il semble aujourd'hui presque impossible de discerner les véritables causes du différend et de savoir avec certitude qui blâmer. Cette injustice de la compagnie est un des actes les plus vils qu'un patron puisse commettre à l'égard d'un employé. Comme il me souvient, il est suggéré dans le rapport que le Gouvernement prenne des mesures propres à prévenir de semblables injustices. Il existe dans les lois de la Colombie-Anglaise une disposition qui déclare illégale toute distinction au préjudice d'un employé, et qui édicte une peine contre celui qui s'en rend coupable. Cette loi a été appliquée dans plusieurs cas. On a cité un incident de ce genre survenu dans la ville même où le différend actuel a pris naissance. On a refusé au contremaître le certificat qui l'aurait fait reconnaître comme tel. Nous avons prévu la chose à la Colombie-Anglaise, mais il n'existe rien à cet égard dans les statuts du Canada, et je crois que le ministre du Travail fera œuvre utile en insérant cette disposition dans le projet qu'il se propose de soumettre à la Chambre.

Quelqu'un de la gauche a insinué que le Gouvernement actuel, à cause des relations amicales que l'on a dit exister entre nos ministres et les patrons—je suppose MM. Mackenzie et Mann—aurait refusé d'intervenir dans cette affaire. En justice pour le Gouvernement, il faut dire que rien de tel ne l'a influencé. Au reste, rien ne l'indique, et je ne crois pas qu'il soit sage de lancer à la légère des insinuations aussi dommageables. Pour les faire, l'honorable député s'est appuyé sur ce que l'an dernier nous avons accordé au Canadian-Northern de fortes subventions. S'il y a de la logique là-dedans, que dire des subventions votées au Canadian-Northern peu avant l'arrivée des conservateurs au pouvoir? Ne pourrions-nous pas avec autant de raison prétendre que l'ancien Gouvernement a montré beaucoup de bienveillance envers cette compagnie. Une telle allégation n'a pas de sens.

Je désirerais maintenant vous parler d'un homme qui, dans cette lutte, s'est fait grandement remarquer; je veux dire M. Frank Farrington. Je l'ai souvent rencontré à Vancouver, et nous avons causé ensemble de cette affaire et d'autres. Il m'a paru que c'était un homme très intelligent, que vous reconnaîtriez tout de suite pour un meneur fort habile et un administrateur remarquable. Il est le représentant de l'Association des Mineurs Unis d'Amérique dans l'Indiana, je crois. Toutes les compagnies ont absolument refusé de traiter avec lui, par ce qu'il était le représentant d'une union étrangère. Ici se pose la question de savoir combien parmi les membres de cette Chambre sont prêts à admettre pour le Canada l'action des unions internationales. Combien d'entre nous sont en faveur d'associations ouvrières exclusivement dirigées par des bureaux canadiens. L'honorable député de Cap-Breton (M. Carroll) qui a si vivement pris à parti le ministre est opposé à une direction des unions d'ouvriers par une association étrangère, s'il faut en croire ce qu'il nous a dit aujourd'hui.

M. CARROLL: Je n'ai rien dit de semblable.

M. SHARPE: Quelle est donc votre opinion là-dessus?

M. CARROLL: Mon opinion est que, s'il existe une association internationale, et nulle association exclusivement canadienne, les ouvriers de ce pays devront la reconnaître comme association ouvrière.

M. STEVENS: Si je me souviens bien, l'honorable député a dit clairement, et les Débats en feront foi, que, lors du différend

industriel survenu au Cap-Breton il y a quelques années, il s'est manifesté des dissensions parmi les membres des associations ouvrières, et il est venu dans le pays des représentants des Mineurs Unis qui ont organisé la grève. Il a déclaré que, quant à lui, l'attitude prise par l'Association provinciale avait toutes ses sympathies.

M. CARROLL: Je dois dire à l'honorable député que, dans les Débats de ce jour ou de n'importe quelle autre séance, il ne trouvera rien à l'appui de ce qu'il m'attribue. J'ai simplement dit que le rapport du bureau de conciliation mentionnait que la Dominion Coal Company avait eu raison de ne pas reconnaître deux associations ouvrières dans le même district. Elle en reconnaissait une, et elle ne pouvait avec justice reconnaître l'autre. Cela devait amener, disait-on, d'innombrables difficultés.

M. STEVENS: Je me rappelle parfaitement ce qu'a dit l'honorable député. Il est possible que la mémoire lui fasse un peu défaut.

M. CARROLL: Je demande à prendre la parole pour me réclamer du règlement.

M. le PRESIDENT: L'honorable député devrait, je crois, accepter la parole du représentant de Cap-Breton.

M. STEVENS: Je ne dispute pas sa parole. Je me contente simplement de dire qu'il y a là défaut de mémoire.

M. MICHAEL CLARK: Monsieur le président, je désire soulever la question de règlement. Les règles de la Chambre exigent, si je ne me trompe, que l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) accepte l'affirmation de mon honorable ami de Cap-Breton-sud (M. Carroll). J'étais assis à côté de mon honorable ami quand il a prononcé son discours, et le sens des paroles qu'il a dites est bien comme il le rapporte présentement. Bien loin de lui être infidèles, les souvenirs de l'honorable député corroborent parfaitement ses paroles. C'est plutôt la mémoire du député de Vancouver qui est en défaut. Au demeurant, je n'ai pris la parole que pour observer que l'honorable député est tenu d'accepter la déclaration de l'honorable député (M. Carroll).

M. STEVENS: Je ne révoque nullement en doute la parole de mon honorable collègue. Sa véracité est au-dessus de tout soupçon. La reconnaissance des unions internationales ou des organisations canadiennes est une question de suprême importance, et grosse de conséquences les plus graves. Il existe aujourd'hui au Canada nombre d'unions internationales du caractère le plus élevé. L'union typographique est une des plus puissantes et des meilleures qui existent au pays, et en outre, il y a diverses organisations d'employés de chemins de fer de nature internationale. D'autre part, c'est une opinion fort accréditée au pays qu'on ne saurait reconnaître une organisation américaine dont le conseil de direction et d'administration réside entièrement de l'autre côté de la frontière. Pour bien faire saisir ma pensée, je dois dire que les sociétés ouvrières ont parfaitement droit de s'organiser, en vue de promouvoir leurs propres intérêts. Elles ont le droit incontestable de s'organiser pour la protection de leurs droits et de leurs privilèges; seulement, l'embarras au Canada et autres pays, c'est qu'on ne saurait imposer d'amendes à ces sociétés ouvrières. Les biens et les fonds de ces unions ouvrières sont toujours confiés à des fidéicommissaires, de sorte qu'il est impossible d'imposer de pénalités quelconques à une société ouvrière. L'explication donnée par les ouvriers, c'est que s'ils confiaient leurs biens à un secrétaire autorisé de l'union, il y aurait flagrante inégalité de traitement dans le règlement d'un différend, et l'association ouvrière serait obligée de payer l'amende, tandis que les patrons seraient indemnes. Le ministre du Travail pourrait utilement élaborer un amendement de la loi de conciliation qui imposerait une égale responsabilité et à l'employeur et à l'employé. A mon avis, il serait préférable de diriger l'attaque contre l'union en prononçant sa dissolution, au lieu de la frapper d'amende, et cela tout en frappant d'amende les patrons. Un des inconvénients de pareille mesure législative, c'est que nombre d'employeurs, comme les associations de manufacturiers, n'existent que de nom. Ces associations n'ont pas d'existence légale, et voilà pourquoi l'employeur réussit à se dérober à toute responsabilité. J'en conviens, c'est une proposition hérissée de difficultés. Tant que pareille disposition législative ne figurera pas à notre code de lois, il sera impossible d'effectuer de règlement convenable et équitable.

M. CARROLL: Comment l'honorable député entend-il dissoudre une association ouvrière, à moins de faire de son organisation un acte criminel?

M. STEVENS: Mon honorable collègue, avocat habile et retors qu'il est, est plus en

mesure que je ne le suis de répondre à cette question.

M. CARVELL: Je serais bien aise que l'honorable député nous fît connaître sa pensée; c'est lui-même qui a formulé cette proposition.

M. STEVENS: A mon avis, la constitution nous autorise à édicter pareille loi. On pourrait faire de l'organisation de pareille société un acte relevant du code pénal, si l'on veut; mais on pourrait décréter législativement que l'exécutif est autorisé à dissoudre une union ouvrière, advenant la violation de la loi en question.

M. CARVELL: A mon sens, c'est là une présomption fort risquée.

M. STEVENS: Mon honorable collègue lance une affirmation de pied levé, et peut-être sans réflexion. A mon sens, ma proposition seule saurait assurer le règlement des conflits ouvriers. Aujourd'hui l'application de la peine est impossible. A l'époque où il prêtait son appui à l'ancien ministre du Travail, mon honorable collègue ne suggéra jamais d'amendement de la loi en discussion permettant au Gouvernement d'effectuer le règlement de ces conflits ouvriers.

M. CARVELL: L'ancien ministre du Travail a toujours réussi à régler ces affaires.

M. STEVENS: Nullement.

M. CARVELL: L'application de cette loi de conciliation ne lui a jamais créé d'ennuis.

M. STEVENS: L'ancien ministre s'est permis tout autant de plaisanteries—pour me servir de l'expression de mon collègue—que le Gouvernement actuel s'en est permis.

M. OLIVER: L'honorable député voudrait-il nous citer quelques conflits survenus sous le régime de l'ancien ministre du Travail, qui puissent soutenir la comparaison avec ceux que nous discutons en ce moment.

M. STEVENS: D'aveu général, le conflit en discussion est un des plus déplorables qui aient jamais éclaté au pays; mais je visais il y a un instant la grève du Grand-Tronc, et c'était un différend des plus graves.

Sir WILFRID LAURIER: Cette grève du Grand-Tronc a été réglée.

M. STEVENS: Nullement.

Sir WILFRID LAURIER: Pardon, elle l'a été.

M. STEVENS: La grève du Grand-Tronc fut réglée dans la mesure où la sentence arbitrale a été rendue, et la compagnie s'engagea à reprendre à son service deux cents employés; or, il y a deux ans, lorsque le comité des chemins de fer fut saisi du bill du Grand-Tronc, il restait bien encore vingt-cinq employés qui n'avaient pas encore été réintégrés dans leur emploi, et cela en dépit d'un engagement intervenu entre la compagnie du chemin de fer, M. Graham, alors ministre des Chemins de fer et le ministre du Travail du jour, M. King, la compagnie s'obligeant par ce traité à reprendre ces employés.

M. MACDONALD: Mon honorable collègue le sait parfaitement, ses observations portent sur l'exécution des conditions du traité par la compagnie du Grand-Tronc. Quant à la grève, elle avait été réglée; le chemin de fer faisait régulièrement son service, et c'était là ce qui importait surtout au pays.

M. STEVENS: La grève a été réglée et l'on supposait que les grévistes que le juge Barron avait ordonné à la compagnie de reprendre à son service avaient été réintégrés dans leur emploi; or, cent cinquante ou cent soixante-dix de ces grévistes n'avaient pas encore été réintégrés; et lorsque le bill de la compagnie du Grand-Tronc était à l'étude devant le comité des chemins de fer, la compagnie fut forcée de les reprendre à son service avant qu'on laissât adopter le bill.

Sir WILFRID LAURIER: On eut alors recours au martinet, et cela bien à propos.

M. STEVENS: Sans doute; mais cela prouve ce que j'ai affirmé: que la loi adoptée par l'ancien Gouvernement ne rendait nullement possible le règlement des conflits du travail.

M. MACDONALD: Comment vous proposez-vous d'y remédier?

M. STEVENS: J'ai suggéré de rendre les patrons et employés responsables et d'établir des peines. J'ai proposé un remède que mon honorable collègue (M. Carvell), dans sa profonde sagesse, met au rancart sans cérémonie, comme chose impraticable; mais, réflexion faite, s'il nous communique sa pensée au bout de deux semaines de méditation, il nous éclairera peut-être bien mieux qu'il ne l'a fait jusqu'ici.

A mon avis, il ne faut pas faire de notre milice canadienne un simple instrument des patrons, et leur âme damnée dans le règle-

ment des conflits du travail. Il devient parfois d'impérieuse nécessité d'appeler la milice sous les drapeaux, dans l'intérêt du bon ordre et de la loi; mais aussi faut-il bien mûrement tout peser et examiner avant de convoquer la milice. Aujourd'hui, voici ce dont il s'agit: il y avait vingt-quatre heures que l'émeute durait lorsqu'on convoqua la milice et plusieurs agents spéciaux de police provinciale furent chassés d'un quai, par la populace, paraît-il, et précipités dans l'eau. Je n'affirme pas que ce soit là le fait des ouvriers de l'union; la populace s'était rassemblée là, comme conséquence du conflit ouvrier et en pareille circonstance on fit appel à la milice. Quant à l'assemblée mentionnée par les honorables députés, elle avait été convoquée dans le but de discuter certaines affaires. Le colonel Hall pénétra dans la salle à huit heures et demie et dit aux ouvriers de continuer et de terminer leurs délibérations. Ils y demeurèrent jusqu'à une heure du matin, cinq heures après l'entrée du colonel Hall dans l'édifice et ils terminèrent l'affaire qui faisait l'objet de leurs délibérations. Puis on les fit sortir et on les arrêta. Je ne veux nullement entreprendre en ce moment de justifier ou de blâmer les agissements de la milice. Puisqu'on avait appelé les miliciens sous les armes, ils avaient le devoir de rétablir le bon ordre et la paix dans ce milieu. Lorsque la milice est convoquée, elle est soumise aux ordres du commandant dont l'autorité est suprême, et il porte toute la responsabilté de ses actes. Quant à ceux qui assistaient à cette assemblée, on leur laissa le temps de terminer leur affaire. En pareille matière il faut savoir discuter avec loyauté et bonne foi et chercher à aller au fond des choses.

Quant à ce conflit, le blâme retombe, à mon sens, sur la loi elle-même qui a été impuissante à aboutir à l'apaisement du différend. On n'a guère épargné le ministre du Travail; on lui a adressé de cruels et injustes reproches. Le ministre s'est rendu sur les lieux et il a passé dix jours sur l'île de Vancouver au plus fort de la mêlée. A l'arrivée du ministre sur l'île de Vancouver, un comité du congrès du Travail se rendit auprès de lui. Il reçut les membres du congrès dans son wagon, passa plusieurs heures à discuter la question avec eux, en toute franchise, avec une parfaite courtoisie. Je n'ai pas mission de me constituer le défenseur du ministre du Travail, qui est bien de taille à se défendre lui-même; mais il convient de lui tenir juste compte de ses efforts. Il a passé dix jours sur l'île.

M. MACDONALD: A-t-il fait autre chose?

M. STEVENS: Il a tenté l'impossible pour apaiser le conflit et provoquer un rapprochement entre les belligérants. Mais voici la difficulté qui s'est dressée devant lui: la compagnie affirmait qu'il n'existait pas de lock-out; de leur côté, les mineurs déclaraient qu'ils n'avaient point déclaré de grève. Il y eut enquête instituée sous l'autorité de la loi d'immigration touchant l'embauchage des mineurs en Angleterre, et au cours de cette enquête, les uns et les autres refusèrent de reconnaître l'existence soit d'une grève, soit d'une suspension forcée des opérations (lock-out). Il devenait donc impossible de créer un comité de conciliation. Je blâme M. Stockett et quelques-uns des chefs du service des mines, parce que les patrons, à mon sens, doivent faire preuve—comment dirais-je?—d'un peu plus de sens commun qu'on n'en saurait attendre des ouvriers. En effet, aux yeux de l'ouvrier, c'est surtout une question de grief personnel; il se croit lésé et c'est là son unique préoccupation. On le sait, bien qu'il répugne parfois d'aller au devant de ceux dont les vues ne cadrent point avec les nôtres, tout esprit sensé n'hésitera pas à faire la moitié du chemin pour traiter avec son adversaire et provoquer un rapprochement. Les directeurs de ces mines auraient dû mettre une sourdine aux préjugés qu'ils nourrissaient contre M. Farrington et quelques autres ouvriers; ils auraient dû pour le moins s'aboucher et discuter la question avec eux. Il n'était nullement nécessaire de faire droit à toutes leurs réclamations; ils auraient pu éliminer certaines revendications comme illégitimes; mais la faute commise par la compagnie, je le répète, c'est d'avoir refusé d'ouvrir des négociations avec ces ouvriers. Le ministre du Travail était impuissant à les obliger de le faire; il mit en œuvre tout ce qu'il avait de pouvoir et d'influence pour provoquer une transaction ou une conférence à cette occasion.

Le ministre du Travail a tenté tout ce que les dispositions de la loi en question l'autorisaient à faire; mais nous le savons aujourd'hui, et le fait nous était déjà connu depuis quelque temps, cette loi est défectueuse et son application est chose impossible. Le ministre du Travail devrait donc tenter un effort pour remédier à ces imperfections de la loi, si faire se peut.

M. CARVELL: L'honorable député irait-il jusqu'à demander une modification de la loi, tendant à rendre l'arbitrage obligatoire?

M. STEVENS: Cette question d'arbitrage obligatoire est très complexe. A mon avis,

l'arbitrage obligatoire n'a guère réussi jusqu'ici à mettre fin à ces conflits du travail.

Sir WILFRID LAURIER: Que feriez-vous donc pour appliquer la loi?

M. STEVENS: L'arbitrage obligatoire en vogue en Nouvelle-Zélande ne réussit guère, paraît-il. Mais si une disposition législative autorisait le recours à certain pouvoir, en cas d'urgence, il éclaterait moins de conflits ouvriers et, dans les deux camps opposés, on serait plus enclin à traiter et à négocier indépendamment de la loi du travail.

Sir WILFRID LAURIER: Ce serait là une disposition obligatoire.

M. STEVENS: Ce ne serait nullement obligatoire; ce serait un stimulant.

M. E. M. MACDONALD: En nous proposant le remède qu'il entend appliquer pour mettre fin aux conflits du travail au Canada, l'honorable député (M. Stevens) n'a guère réussi à convaincre le comité qu'il a découvert le moyen désiré; car comme l'a observé le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), sa proposition, en dernière analyse, aboutit à l'arbitrage obligatoire; c'est l'enquête obligatoire, suivie de l'application obligatoire des conclusions arrêtées. C'est dire en d'autres termes qu'un tribunal rend sa décision, et qu'il faut que cette décision devienne exécutoire au moyen de quelque procédé juridique.

M. STEVENS: Pourvu que la chose soit d'importance suffisante aux yeux du ministre de la juridiction duquel relève la question.

M. MACDONALD: Pourvu que le ministre juge la chose d'assez grande importance pour la rendre exécutoire. Voilà une procédure fort élastique et les dirigeants du syndicalisme au pays ne seraient guère d'humeur à confier pareille enquête au ministre. Le ministre le sait, son attitude a été l'objet de la réprobation de nombre de sociétés ouvrières, exprimée par voie de résolution.

Le député du Cap-Breton nous a signalé la forte singulière visite du ministre au Cap-Breton, et une des conséquences de son passage dans l'île, affirme-t-il, sans parler du fait qu'il n'a pas fait d'apparition à Glace-Bay, c'est que le Congrès des métiers et du travail du Cap-Breton a condamné, par voie de résolution, l'attitude du ministre en cette circonstance. Le ministre le sait parfaitement. Si le député de Vancouver (M. Stevens) tient à lui confier l'application de la décision du tribunal, quelle que soit la composition de ce dernier, il prend là une attitude que repoussent les organisations ouvrières du pays.

La question de savoir s'il convient de voter les crédits figurant au budget demandés par le ministre du Travail a fait dévier le débat vers l'étude de la grave situation existant en Colombie-Anglaise. Depuis un an et demi il y existe un conflit du travail, et jusqu'ici le ministre et le Gouvernement ont été dans l'absolue impuissance de mettre fin à cette guerre industrielle, en invoquant la loi de conciliation ou en mettant en œuvre les pouvoirs qui leur sont attribués législativement ou autrement.

Cela va sans dire, la situation régnant en Colombie-Anglaise est bien l'héritage que le Gouvernement devrait s'attendre à recueillir. Il a recueilli ce qu'il a semé. Ne sont-ce pas les ministériels, dont quelques-uns détiennent aujourd'hui des mandats électifs ici, qui firent jadis retentir cette clameur: "La Colombie-Anglaise aux blancs seuls"? Ne sont-ce pas ces messieurs qui firent les appels les plus démagogiques aux classes ouvrières de cette province contre l'ancien premier ministre, chef actuel de l'opposition, et cela parce qu'il refusait de rayer du code de nos lois un texte qui respectait un traité international conclu par le gouvernement impérial? L'an dernier, au mépris de leurs réclamations, en dépit de leurs appels démagogiques, les ministériels édictèrent un traité qui ouvre aux Orientaux les portes du pays avec plus d'ampleur que ne le faisait le traité qui avait valu au chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) les anathèmes de ces messieurs. Les ministériels ne l'ignoraient pas, et sir Richard McBride, en édictant cette loi fallacieuse dans le but d'en imposer aux citoyens de la Colombie-Anglaise, savait parfaitement que le premier ministre du Canada à cette époque, tout comme le premier ministre d'aujourd'hui, était tenu de respecter ce traité international conclu par le gouvernement impérial.

Ces messieurs ne recueillent donc que ce qu'ils ont semé, et si les sociétés ouvrières de cette province commencent à constater que ces prédicateurs de sédition, qui jadis dénoncèrent les dangers de l'immigration orientale ont manqué de sincérité, et que le ministre actuel du Travail qui a mission de se préoccuper de cette question, se borne à aller faire une promenade de deux semaines en Colombie-Anglaise pour se rendre ensuite en Angleterre, faut-il s'étonner que les populations ouvrières de cette province tiennent en si piètre estime et le

ministre du Travail et le gouvernement au pouvoir? Voilà pourquoi ce conflit du travail n'a pas encore été apaisé; voilà pourquoi ces messieurs sont réduits à l'impuissance et forcés de piétiner sur place. Bref, telle est la situation et l'état de la question.

Quel est l'enseignement qui se dégage de ce rapport de M. Price, touchant la question de savoir à qui revient la paternité de ces troubles? Celui à qui le ministre du Travail a donné mission de faire enquête, déclare, à son retour, dans le rapport qu'il présente au ministre, qu'aujourd'hui les Orientaux employés dans les mines de la Colombie-Anglaise sont plus nombreux que jamais. Quel est donc le résultat des méthodes de ceux-là même qui voulaient jadis que la Colombie-Anglaise fût exclusivement réservée aux blancs? C'est que, après deux ans de cette administration, les mineurs venus du Northumberland et du pays de Galles, ainsi que nos concitoyens de l'Est qui sont allés dans cette province pour y gagner leur vie dans le travail des mines, ont été supplantés par les Orientaux auxquels ce Gouvernement a ouvert les portes de la province. M. Price dit:

> Le nombre des Orientaux employés aux travaux souterrains des houillères canadiennes s'est sensiblement accru depuis septembre dernier, non seulement de façon relative, mais encore de façon absolue; la totalité des Orientaux employés en mai 1913 étant de 432 sur 600, contre 315 sur 766 en 1912, et il est probable que parmi les hommes employés aux travaux de surface, la proportion d'augmentation est encore plus forte.

Ainsi, si celui qui a reçu mission de faire enquête n'a pas apaisé ce conflit et mis fin à la grève, le Gouvernement, les ministériels partisans d'une Colombie-Anglaise uniquement réservée à la population blanche, ont au moins la satisfaction de savoir, d'après le témoignage même de leur propre envoyé, que sous leur administration, l'immigration orientale fait de rapides progrès et gagne du terrain sur les blancs de cette province.

Quelle est la situation? Cette grève commença aux mines de Cumberland et de Ladysmith, et on la laissa se prolonger huit mois durant sans que le ministre du Travail offrît sa médiation, sauf une dépêche qu'il envoya. L'an dernier, les députés représentant ce district siégèrent ici un mois durant, sans jamais suggérer que, si les lois du pays n'autorisaient pas le ministre à offrir sa médiation, dans l'intérêt de l'industrie et des classes ouvrières, il lui restait à obtenir ces pouvoirs du Parlement. Il s'agit de l'époque où le conflit s'aggrava, le 1er mai de l'an dernier, alors que le ministre se réveilla et envoya sa dépêche.

[M. E. M. Macdonald.]

M. CARVELL: Il lui restait cinq semaines de session.

M. MACDONALD: Après être sorti de sa léthargie, il lui restait cinq semaines pour légiférer. Savait-il, lorsqu'il expédia cette dépêche, qu'il n'était pas autorisé à mettre à exécution ces conditions? S'il le savait, pourquoi ne s'est-il pas fait autoriser par le Parlement? S'il l'ignorait, cela prouve combien est légitime l'opinion que se forment du ministre les ouvriers de ce pays. Cinq semaines durant, le ministre siégea de jour en jour, au Parlement. Il savait sans doute que le texte qui figure dans nos statuts ne lui permettait pas de répondre aux besoins de la situation, et cependant jamais il ne demanda au Parlement d'édicter de nouvelles dispositions législatives. Après avoir expédié sa dépêche, il se croisa les bras et attendit. Plus tard il fit cette promenade en Colombie-Anglaise et passa deux semaines dans son wagon particulier à examiner la situation. Ceux qui sont nés et ont grandi parmi les populations ouvrières savent de quel œil de curiosité les mineurs envisageaient ce gentleman d'Ottawa venu en wagon palais pour mettre fin à la grève sans coup férir. Ils l'eurent bientôt toisé et conclu qu'il ne réussirait pas. Le ministre crut donc qu'il serait impuissant et il alla se promener en Europe. Celui qui préside au ministère du Travail au Canada n'a pas une tâche très difficile à remplir. S'il avait comme le ministre des Travaux publics le devoir de présider à l'administration d'un énorme budget; s'il était chargé des lourdes responsabilités comme celles qui pèsent sur certains ministres, il en irait tout autrement; mais le ministre du Travail, tout comme le ministre du Revenu de l'Intérieur (M. Nantel) a une tâche assez facile. Le budget du ministère du Travail n'atteint guère que $100,000. Les populations ouvrières du Canada reprochent à juste titre au ministre d'avoir déserté son poste pour aller faire un voyage en Angleterre, et cela au moment où existait au pays la grave situation qu'il avait laissé surgir par sa négligence à se faire autoriser législativement à remédier à cette situation; au moment, dis-je, où éclatait le conflit du 14 août.

Que dirait-on du ministre des Chemins de fer s'il quittait son poste pour aller en Angleterre, au moment où tous les mécaniciens de l'Intercolonial, de Montréal à Sydney, déclaraient la grève? Quand éclata en Colombie-Anglaise ce conflit du travail qui prit naissance dans deux houillères, mais

qui, des syndicats de houilleurs se propagea parmi les autres syndicats ouvriers, c'est précisément ce moment-là que choisit le ministre du Travail pour prendre un congé. Est-il étonnant que dans le public en général, tant parmi les travailleurs que parmi les patrons qui se désintéressent assez volontiers des affaires publiques, on se soit scandalisé de voir, en pareille circonstance, le ministre du Travail déserter son poste? A coup sûr, le ministre des Douanes (M. Reid) n'eût pas agi de pareille façon. Il laisse bien, il est vrai, les vapeurs transporter des barils de farine contenant de l'eau-de-vie. Il prétexte ignorance du fait, sans doute; mais j'incline fortement qu'il en savait bien quelque chose. Il faut dire, à l'acquit du ministre des Douanes, qu'on le trouve d'ordinaire à son poste. Mais apparemment il en va tout autrement du ministre du Travail. Comparez son attitude avec celle qu'on tient en Angleterre. Là aussi il a éclaté des conflits du travail parmi les houilleurs et des menaces de grève parmi les employés des chemins de fer. Les ministres en Angleterre se sont-ils tenus les bras croisés, sans se soucier autrement de la situation? Se sont-ils esquivés du pays? Le premier ministre de la Grande-Bretagne convoqua près de lui les plus actifs de ses collègues, traita avec les différents intéressés dans ce conflit, imposa sa médiation, et cela pour épargner au pays les difficultés qui résulteraient de l'interruption des approvisionnements de charbon et du service des chemins de fer. Aux yeux du ministre du Travail, peu importe, semble-t-il, que les mineurs de la Colombie-Anglaise travaillent oui ou non, ou que les artisans employés dans les autres genres d'industrie chôment ou non, ou encore que nos commerçants soient obligés d'importer la houille des Etats-Unis ou non. Il était en Angleterre, passant agréablement le temps avec les unionistes de ce pays. Attablé au Carlton-Club ou quelque autre cercle de ce genre, le ministre, au milieu d'un succulent dîner, ne songeait jamais à ces pauvres gens qui, exaspérés par le sens de l'injustice dont ils se plaignaient, combattaient pour ce qu'ils croyaient, à tort ou à raison, leurs droits. Jamais pareille pensée n'est venue à l'esprit du ministre; il faisait un voyage de plaisir et tenait à s'amuser.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) s'est rendu en Colombie-Anglaise et je crois qu'un piquet l'a arrêté quelque part. Mais, en ce qui le concerne, la mention de cet incident est la seule preuve qu'il ait jamais quelque peu pensé à cette question dont dépend le bien-être des classes ouvrières de la Colombie-Anglaise et les intérêts commerciaux si gravement atteints par cette grève. Je passe maintenant à mon solennel et intellectuel ami le ministre de la Justice (M. Doherty). Il s'est pavané en Colombie-Anglaise. Quelqu'un m'a-t-il dit qu'il avait appliqué son intelligence à essayer de résoudre le problème de savoir comment le capital et le travail pouvaient être réconciliés? Jusqu'à maintenant nous n'avons perçu aucune lueur d'une pareille intention. Un ministre se trouvait en Angleterre, c'était le ministre responsable, les autres étaient dispersés partout. Deux d'entre eux sont allés par hasard dans la région où la grève avait éclaté, mais ils ne se sont pas fatigué la cervelle à ce propos. Peut-on s'étonner que les classes ouvrières en Colombie-Anglaise en soient arrivées à ne plus avoir de respect pour le gouvernement ou pour les hommes qui le composent? Et voilà pourquoi la grève continue.

Nous avons ensuite le rapport de M. Price qui a été envoyé comme commissaire. Je ne connais pas cette personne, mais je suis d'accord avec mon honorable ami de Medicine-Hat (M. Buchanan) sur la critique qu'il a faite de ce choix. Les mineurs de houille forment une catégorie d'ouvriers qui ont un sentiment particulier de la justice et un désir spécial d'obtenir une solution pour les problèmes du travail. Aussi, bien que l'ex-associé de l'honorable ministre puisse être un homme très estimable, je ne pense pas que le fait d'avoir eu quelque connaissance du travail des mineurs à Cobalt ait pu lui donner l'aptitude nécessaire pour remplir la mission dont on l'avait chargé en l'occurence. Tous ceux qui sont au courant de ces questions savent qu'il y a une grande différence entre les ouvriers des mines de houille et ceux des mines d'or, quant à leurs conceptions des conditions du travail. L'honorable ministre aurait dû s'adresser à la Nouvelle-Ecosse ou à la Colombie-Anglaise pour trouver un homme connaissant les conceptions du droit et de la justice qu'ont les mineurs de houille. S'il avait choisi quelqu'un de familier avec l'idéal de ces hommes et avec les méthodes employées par les patrons pour traiter ces questions, au lieu de prendre son ancien associé comme avocat, il aurait pu avoir quelqu'un dont les avis auraient

inspiré plus de respect aux ouvriers et il aurait pu ainsi trouver une solution à cette difficulté.

Nous avons beaucoup entendu parler de l'ex-ministre du Travail, de ce qu'il a fait ou de ce qu'il n'a pas fait. Je constate que dans son rapport le commissaire dit ce qu'a fait M. Mackenzie-King lorsqu'il s'est trouvé dans l'Ouest en présence des mêmes conditions que l'on retrouve dans cette grève. Il s'exprime ainsi:

En 1905, des troubles éclatèrent dans les mines de la Western Fuel Co., par suite d'un ordre de la compagnie enjoignant aux hommes de pourvoir à leur propre transport à un puits où ils pouvaient avoir une entrée plus rapprochée de l'endroit où ils travaillaient. Cet ordre avait, dit-on, été donné par suite de l'application de la loi provinciale limitant les heures de travail souterrain à huit heures par jour, de l'entrée à la sortie. Comme il arrive d'habitude en pareil cas, d'autres réclamations ont été également présentées, après que le différend eût éclaté et on demanda également la reconnaissance de l'union United Mine Workers', à laquelle appartenaient un certain nombre des mineurs. Avec l'aide du sous-ministre du Travail de l'époque, M. W. L. Mackenzie-King, la question fut réglée finalement par un comité des ouvriers et la direction de la mine et une entente eut lieu entre la compagnie et les ouvriers, entente qui a continué jusqu'au moment de la grève actuelle.

Le commissaire que mon honorable ami a envoyé en Colombie-Anglaise pour régler les mêmes difficultés dans les mêmes conditions revient et nous donne la preuve que l'ex-ministre du Travail savait comment trouver la solution de ces problèmes et avait réussi à ramener la paix industrielle dans cette région du pays. Nous n'avons pas besoin d'autre preuve à ce sujet; je suppose que mon honorable ami le ministre du Travail et ses partisans ne mettent pas en doute la conclusion de leur propre commissaire à ce sujet.

Je ferai aussi une autre constatation intéressante à mon point de vue personnel. Je me souviens d'avoir fait partie de la Chambre quand la loi sur les enquêtes relatives aux conflits industriels a été adoptée et je me souviens également des élections qui ont suivi. Dans ma circonscription, nous avons huit ou neuf mines de charbon en activité et une des choses sur lesquelles j'ai été très sévèrement attaqué pendant cette campagne électorale fut que le Gouvernement que j'appuyais avait fait voter une loi qui enlevait aux classes ouvrières le droit de se mettre en grève. Des orateurs, des chefs de parti, comme le leader actuel du parti conservateur à la chambre provinciale, qui était mon adversaire dans cette élection, criaient dans toute la circonscription que le gouvernement libéral avait traité d'une façon horrible les classes ouvrières. On aurait pu penser que le Gouvernement actuel en arrivant au pouvoir se serait empressé de balayer cette loi inique du livre des statuts. Tous les députés de l'opposition qui représentent ici une circonscription où se trouvent des ouvriers se souviennent qu'ils ont eu à passer par la même épreuve. Si le Gouvernement est arrivé au pouvoir après avoir pris d'autres engagements que ceux du programme d'Halifax, qu'il a oublié entièrement, c'est celui d'abroger la loi Lemieux comme on appelle la loi du travail.

L'honorable député de Vancouver ne veut pas qu'on l'abroge, il veut qu'on la rende plus étroite; il veut qu'on établisse l'arbitrage obligatoire. Mais voici l'opinion du commissaire:

Je crois que la loi relative aux enquêtes sur les conflits industriels, malgré des défauts qu'on pouvait difficilement éviter à ses débuts, est une loi très bienfaisante, non seulement dans l'intérêt du public en général, mais aussi dans l'intérêt, finalement du moins, des employés et des patrons.

Je tenais à faire insérer cette information dans le compte rendu officiel des Débats. Ce ministre conservateur du Travail ayant envoyé son confident personnel pour s'enquérir des conditions du travail dans le pays, je tenais à conserver dans nos archives l'opinion arrêtée de ce commissaire à propos de la loi des enquêtes sur les conflits industriels. Je veux qu'il soit bien établi que les histoires débitées par les orateurs conservateurs en 1908 étaient des bêtises et que cette loi des enquêtes sur les conflits industriels est une loi bienfaisante. De la bouche même de nos adversaires, nous entendons cette louange de la loi adoptée par le gouvernement libéral en 1907. Depuis deux ans, nos honorables amis ont été au pouvoir et le ministre du Travail a laissé cette loi dans les Statuts intacte et sans la moindre modification. Par suite de la position que nos adversaires ont adoptée, il me semble absolument inutile d'exposer aujourd'hui la défense du principe de cette loi. Mais l'honorable député de Vancouver m'a dit que le ministre étudiait quelques amendements qu'il proposerait à la loi; il sera intéressant de voir quels sont ces amendements. Je constate que le commissaire m'a donné quelques renseignements à ce propos; voici les amendements qu'il désire nous voir introduire:

Afin qu'il ne puisse y avoir aucune place pour le doute dans l'esprit de quiconque, sur ce qui est défendu par la loi, je crois qu'on devrait

amender la loi des enquêtes sur les conflits industriels, spécialement la définition de "grève" et l'article 56 de façon à bien embrasser ce qu'est réellement une grève ou un lockout, et à faire que les dispositions de la loi soient plus facilement comprises et mieux appliquées.

C'est une recommandation d'un ordre plutôt général, et il est un peu difficile de voir au premier abord quels en seront les effets. Il continue ainsi:

Sans faire d'autre commentaire sur la pratique de désigner la cessation du travail sous le nom de "congé" ou de discuter la bonne foi de la prétention que les ouvriers de Cumberland et de Ladysmith ne croyaient pas violer la loi en se conduisant comme ils l'ont fait, on reconnaîtra qu'il est désirable et très important que cette expression soit rendue très claire.

Suivant toute apparence, c'est un projet d'amendement à la loi destiné clairement à être défavorable aux intérêts des classes ouvrières. Si cette recommandation de M. Price a une signification, elle est destinée à restreindre et à limiter davantage les droits des ouvriers en vertu de la loi des conflits industriels. Voici encore un autre amendement:

Je crois qu'on devrait dire clairement, par une défense spéciale, suivie de pénalité, qu'il est illégal de se livrer à toute espèce d'intimidation, d'abus ou d'insulte contre quiconque ou de publier, d'appeler, ou de citer l'expression "scab" ou "blackleg", "jaune" ou "briseur de grève", comme injuste aux travailleurs ou d'exciter à faire ou de menacer d'une de ces choses en vue d'influencer les actes d'une personne, à propos d'une grève ou d'un conflit ouvrier.

Le commissaire prétend-il que nous devrions avoir une loi interdissant absolument le droit d'établir des piquets? Je me souviens d'être allé au parlement impérial, il y a six ou sept ans, et d'avoir entendu, du haut de la galerie, une discussion d'une loi ouvrière proposée par le gouvernement libéral de ce temps-là et le droit d'établir des piquets a été absolument reconnu par la loi; je crois que cela se trouve encore dans les statuts anglais. Autant que j'en puis juger par le rapport de M. Price, ses recommandations à ce sujet tendent toutes à lutter contre les droits des ouvriers. Son rapport est une belle dissertation académique sur les questions du travail en général, mais il a été écrit trop tard dans un cas et bien trop tôt dans l'autre. Quand le ministre est allé en Angleterre, pourquoi n'a-t-il pas donné comme instructions à M. Price de rester sur les lieux et de faire une enquête après l'émeute? Pourquoi lui a-t-il dit de faire sa malle, de revenir à Ottawa et de rédiger son rapport quand on en était arrivé au moment le plus palpitant de toute l'affaire? Le peu de temps qu'il a passé à étudier la question et deux semaines de délibération de la part du ministre à propos du conflit industriel qui a duré maintenant un an et quatre mois, sont la seule preuve que le ministre s'est cassé la tête à ce sujet. Est-il étonnant qu'au moment où mon honorable ami nous demande de l'argent pour faire fonctionner son département, nous profitions de l'occasion pour l'accuser d'être incompétent à régler ces différends? Je crois que ceux d'entre nous qui représentent des circonscriptions où des ouvriers sont employés, aussi bien que les représentants des circonscriptions où le capital a des intérêts, seraient des traîtres à leurs devoirs, s'ils ne montraient pas que l'administration, sous ce Gouvernement, après deux ans et demi d'essai, a été marquée par une incompétence absolue de penser aux sérieux problèmes qui se sont présentés dans tout le pays. Pendant un an et quatre mois, dans cette grande province de la Colombie-Anglaise, non seulement les classes ouvrières ont souffert dans des conditions qui ont amené des protestations de leurs représentants dans tout le pays, mais les intérêts commerciaux en général ont également été paralysés et les conditions qui existent dans la provinec sont absolument et entièrement dues à l'incompétence de ce ministère et de ce gouvernement à effectuer un règlement de la situation grave qui s'est présenté.

M. CROTHERS: L'honorable député qui vient de prendre la parole a exprimé un brûlant désir de connaître des conditions semblables à celles dont il vient de parler pendant la dernière demi-heure. L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a aussi exprimé le désir qu'on lui signale quelques conditions semblables à celles qui ont existé dans l'île de Vancouver depuis plusieurs mois.

M. OLIVER: Ce que j'ai demandé à l'honorable député de Vancouver, c'est s'il pouvait signaler des conditions aussi extraordinaires que celles qui existent dans la province de la Colombie-Anglaise.

M. CROTHERS: C'est à peu près ce que j'ai dit. Comme la demande de mon honorable ami paraît légitime, j'essayerai, même à cette heure tardive, de lui exposer quelques faits qui établissent un cas analogue. En 1909-1910, une grève a éclaté parmi les ouvriers des charbonnages de la Nouvelle-Ecosse qui a duré plus de vingt-deux mois, sept mois à Glace-Bay, sept mois à Inverness et vingt-deux mois à Springhill. La milice a été appelée à Glace-Bay, Spring-

hill et Inverness. Mon honorable ami de Pictou faisait partie de la Chambre. On ne trouve pas dans les archives qu'il ait suggéré aucun amendement à la loi pour faire face à la situation qui existait dans sa propre province, à une portée de fusil de sa demeure. Il était ici et il n'a rien fait. Je ne voudrais pas par une motion régulière lui faire un reproche de n'avoir rien fait, mais j'essaye simplement de satisfaire son brûlant désir de trouver un cas parallèle. Peut-être l'honorable député de Cap-Breton était-il à Glace-Bay à l'époque. On ne trouve pas dans les archives qu'il ait fait quoi que ce fût pour régler la grève qui a duré environ sept mois à Glace-Bay, ou pour en faire retirer la milice qui y avait été envoyée par le Gouvernement précédent.

M. CARROLL : L'honorable ministre veut-il savoir ce que j'ai fait alors?

M. CROTHERS: Je ferais peut-être mieux de continuer.

M. CARROLL: Vous feriez peut-être mieux.

M. CROTHERS: C'est bien regrettable que l'honorable député de Pictou n'ait pas éclairé la Chambre sur ce qu'il a fait alors que ces conditions existaient en Nouvelle-Ecosse. S'il avait pu dire à la Chambre, qu'alors, pour ramener le calme à Glace-Bay, à Inverness et à Sprinhill, où la milice avait été envoyée, il avait fait quelque chose en sa qualité de membre de la Chambre, il aurait été en meilleure position pour me reprocher de ne pas avoir présenté une loi quelconque à la dernière session. Il n'a jamais entendu parler d'un ministre du Travail s'éloignant du pays lorsque les choses se trouvaient dans une pareille condition. Quand la grève battait son plein, quand la milice était à Glace-Bay, à Inverness et à Springhill, mon prédécesseur passa deux mois en Europe.

M. MORPHY: Et personne ne l'a critiqué pour l'avoir fait.

M. CROTHERS: Non. Nos honorables amis de l'opposition semblent avoir la mémoire courte ou n'avoir aucun désir d'exercer leur mémoire. J'espère que l'honorable député de Pictou ne fera pas encore autant de bruit et n'insistera plus pour que quelqu'un lui dise qu'il y a eu quelque part, à une certaine époque, un cas pareil qui s'est produit dans sa province. D'après ses propres paroles, les circonstances l'ont trouvé coupable de s'être croisé les bras quand ses concitoyens souffraient du châtiment qui leur avait été infligé par la milice que le Gouvernement précédent leur avait envoyée.

[M. Crothers.]

M. CARROLL: Le ministre parle-t-il vraiment d'une façon sérieuse quand il dit que le Gouvernement précédent a envoyé la milice à Glace-Bay?

M. CROTHERS: La milice est allée à Glace-Bay. Elle s'y est rendue.

M. CARROLL: Vous désirez être de bonne foi.

M. CROTHERS: Chacun sait comment la milice est allée là-bas; nous n'avons pas envoyé la milice à l'île Vancouver.

M. CARROLL: Certainement non; personne n'a dit que vous l'aviez envoyée.

M. CROTHERS: Elle est allée là-bas et rien n'a été fait par le Gouvernement précédent au moyen d'une loi, et rien n'a été fait par l'honorable député d'Edmonton qui voulait entendre ce soir un cas parallèle, bien qu'il fût membre du Gouvernement à l'époque—et rien n'a été fait par l'honorable député de Pictou pour alléger les souffrances et pour soulager la population de sa province natale pendant vingt-deux mois.

Je crois que nous nous sommes un peu pressés d'entamer cette discussion ce soir, bien qu'elle ait pu se faire aussi bien ce soir qu'à n'importe quel autre moment, mais je puis dire à la Chambre que le très honorable leader de l'opposition a fait inscrire au Feuilleton un avis de motion pour obtenir tous les télégrammes, lettres et autres documents rédigés par un département quelconque du Gouvernement, relativement à la grève de l'île de Vancouver.

C'est mettre la charrue devant les bœufs que de passer des heures à discuter des questions quand beaucoup de ceux qui ont parlé ne connaissent pas les faits et ont lancé des affirmations nombreuses qui ne s'appuient sur rien autre chose que de vulgaires et honteuses insinuations. Il eût été de beaucoup préférable d'attendre d'avoir les documents et de discuter ensuite la question d'après l'exposition des faits contenus dans les pièces officielles.

L'honorable député de Pictou a soulevé deux ou trois points auxquels je dois répondre. M. Price a eu une pratique de sept années comme commissaire des mines. Il a été nommé, après avoir donné sa démission de cette position, par le gouvernement d'Ontario pour étudier la question de la journée de huit heures et il a passé une année à faire cette étude, non seulement dans les mines métallifères, mais dans les mines de houille et il doit en savoir long.

M. MACDONALD: Quelles sont les mines de charbon qui se trouvent dans l'Ontario?

M. CROTHERS: Il n'est pas resté dans l'Ontario.

M. MACDONALD: Où est-il allé?

M. CROTHERS: Je ne m'en souviens pas, mais il est allé en dehors d'Ontario.

M. MACDONALD: Je voudrais savoir où ?

M. CROTHERS: Je pourrai vous le dire quand je l'aurai vu, je le lui demanderai.

M. MACDONALD: Mais vous ne pouvez pas me le dire.

M. CROTHERS: Comment osez-vous dire cela quand j'affirme que je peux vous le dire. Il a fait des investigations sur la durée des heures de travail dans les mines de houille aussi bien que dans les mines métallifères.

M. MACDONALD: A-t-il jamais été dans une seule ?

M. CROTHERS: Je crois que je suis descendu aussi profondément dans une mine de houille qu'a pu le faire mon honorable ami.

M. CARROLL: Vous y êtes au fond maintenant.

M. CROTHERS: Les honorables députés de l'opposition ont cru devoir faire une attaque concertée contre le ministère du Travail. Permettez que je leur dise une ou deux choses qu'ils semblent ignorer. Durant la première année que j'ai eu la direction du département, le nombre de jours perdus par des grèves a été inférieur de neuf cent mille à celui de l'année précédente, environ la moitié seulement du nombre de jours perdus dans les grèves de l'année précédente. Quand je fus mis à la tête du département, j'ai trouvé que les ouvriers avaient beaucoup à se plaindre des délais apportés à l'application de la loi, de l'intervalle qui existait entre la demande d'un tribunal de conciliation et sa nomination. Je me suis occupé de la question immédiatement et j'ai donné des instructions pour qu'aucun délai inutile ne fût toléré et il en résulta que le nombre de jours qui se sont écoulés entre la réception de la demande d'un tribunal et sa nomination a été réduit de plus de la moitié. Durant la première année de mon ministère, la moyenne du nombre de jours entre la demande et l'établissement du tribunal fut de sept jours. La moyenne de temps qui s'était écoulé l'année précédente avait été de quinze jours.

M. CARVELL: Le ministre comprend-il dans cette catégorie la grève des ouvriers qui travaillent à la manutention des marchandises au chemin de fer Canadien-Pacifique ?

M. CROTHERS: Je suis heureux que mon honorable ami ait parlé de cette grève particulière. Il en avait déjà parlé l'an dernier.

M. CARVELL: Et vous l'avez réglée environ quatre jours après.

M. CROTHERS: Et il a dit, entre autres choses que ces ouvriers avaient fait une demande qui n'avait pas été accordée. Je crois que le leader de l'opposition a dit aussi à cette occasion que c'était le devoir du ministre du Travail, quand une demande lui était adressée en due forme, d'établir un tribunal sans plus de délai—que c'était une charge administrative et non judiciaire. La vérité est que la demande dont il parlait était datée du 14 août 1911 et les honorables députés se souviendront longtemps encore que l'élection eut lieu le 21 septembre et que nous avons pris le pouvoir le 10 octobre. Cette demande faite le 14 août n'est parvenue que quelques jours après au ministère du Travail; mais le 23 septembre, deux jours après l'élection et dix-sept jours avant notre arrivée aux affaires, le département du Travail a refusé d'accorder à cette même organisation ouvrière cette demande d'un tribunal.

M. CARVELL: Dites-nous maintenant ce que vous avez fait.

M. CROTHERS: Je vous dirai ce que j'ai fait pour cette question particulière. Mon attention ayant été attirée sur l'affaire, en parcourant les témoignages, j'acquis la conviction qu'un tribunal devait être accordé et c'est ce qui fut fait ou du moins un arrangement eut lieu avec les hommes et ils consentirent à ce que nous n'allions pas plus loin.

M. CARVELL: Après que la question eût été portée devant le Parlement.

M. CROTHERS: Non, avant qu'il n'en fût fait mention au Parlement. Autant que je m'en souviens, la question n'a pas même été soulevée au Parlement. L'honorable député a essayé de la relier à l'autre demande, mais pas à celle qui m'avait été faite. Cette association avait envoyé deux demandes. L'une fut faite et le 23 septembre 1911, dix-sept jours avant notre arrivée au pouvoir, mon prédécesseur refusa la no-

mination d'un tribunal. Les hommes me firent une nouvelle demande, mais je ne crois pas nécessaire de revenir sur tous ces détails qui ont déjà été exposés auparavant.

A propos de cette grève dans l'île de Vancouver, on a dit à satiété et répété encore ici ce soir que la grève de Cumberland avait éclaté à la suite du renvoi de deux hommes, parce qu'ils auraient rapporté que du gaz avait été trouvé dans une certaine mine. Ce n'est pas exact, cela n'a jamais été vrai et j'espère que cela ne sera plus répété.

Sir WILFRID LAURIER: C'est ce qu'ils prétendent.

M. CROTHERS: C'est ce que quelques-uns prétendent ici dans la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: C'est ce que les ouvriers prétendent.

M. CROTHERS: Quelqu'un des ouvriers a-t-il prétendu cela à mon très honorable ami?

Sir WILFRID LAURIER: Non, pas à moi, mais à mon honorable ami. C'est ce que je trouve dans le rapport.

M. CROTHERS: Que dit le rapport?

Sir WILFRID LAURIER: Une lettre a été écrite par le ministre du Travail à M. Peter McNiven. Comme l'a dit l'honorable ministre, M. McNiven a cessé ses fonctions, mais il a reçu une réponse du secrétaire suppléant à Cumberland qui est conçue en ces termes:

L'hon. T. W. Crothers,
Ministre du Travail.

Il n'y a pas de déclaration de grève dans les mines de Cumberland. La compagnie a ouvertement établi des distinctions défavorables au détriment des hommes qui ont pris une part active à l'organisation de l'union.

M. CROTHERS: Cela ne répond pas du tout à la question.

Sir WILFRID LAURIER: Oui.

M. CROTHERS: Non, ce que j'ai dit, c'est qu'on avait déclaré ici et répété à satiété que deux ouvriers avaient été victimes d'injustes procédés parce qu'ils avaient rapporté que du gaz existait dans la mine. Il n'y a absolument rien de vrai là dedans. Pour être précis, les deux ouvriers qui ont cessé de travailler dans la mine se nommaient l'un Mottishaw et l'autre Smith. Les deux ouvriers qui composaient le comité du gaz étaient Mottishaw et Portrey et celui qui a écrit le rapport au sujet du gaz, c'est Portrey. L'homme qui a écrit le rapport et qui était membre du comité, Portrey, a travaillé pour la compagnie jusqu'au moment de la grève. Il a continué jusqu'au bout. Il est vrai que Mottishaw, l'autre membre du comité bien que non directement, mais effectivement, a été renvoyé, je l'admets. S'ils avaient été congédiés pour la raison donnée, Portrey aurait dû partir aussi, car c'est réellement lui qui avait fait le rapport. Il était écrit de sa main, pourtant il a continué à travailler pour la compagnie. Je crois que c'est une preuve assez convaincante qu'ils n'ont pas été renvoyés parce qu'ils ont rapporté la présence de gaz dans les mines. M. Price constate dans son rapport qu'ils n'ont pas été renvoyés pour ce motif.

Un des honorables députés qui ont pris la parole a parlé de l'accusation portée contre les propriétaires des mines de l'île de Vancouver pour avoir envoyé chercher en Angleterre, dans le comté de Durham, un certain nombre d'ouvriers engagés frauduleusement et sous de fausses représentations. Mon honorable ami de Carleton est très familier avec ces expressions. En réalité, le département de l'Intérieur a nommé un agent d'imigration à Vancouver pour faire une enquête sur quelques accusations portées contre un agent de Vancouver et durant l'enquête un certain nombre de ces mineurs venus d'Angleterre ont déposé sous serment. J'ai eu l'avantage de lire les témoignages de ces hommes. Je les ai ici dans mon pupitre. Cinq de ces mineurs qui ont été amenés ont déclaré, en présence de M. Reid, l'agent d'immigration à Vancouver, qu'on ne les avait absolument pas trompés en Angleterre et qu'en arrivant à Cumberland ils avaient trouvé la situation exactement comme on la leur avait exposée et même meilleure. On dit que quelques autres ont signé conjointement à Vancouver un affidavit pour dire qu'on les avait trompés. Il n'est que juste de citer ce fait. Un certain nombre d'entre eux étaient à Vancouver, au soin de l'organisation ouvrière et les chefs ouvriers étaient dans la chambre, où en leur présence, ces mineurs ont signé l'affidavit l'un après l'autre. Quelques-uns de ceux qui ont signé l'affidavit ont déposé sous serment devant M. Reid et ont déclaré qu'ils étaient sous les soins et la protection de ces hommes et que s'ils avaient refusé de signer l'affidavit ils n'auraient plus eu d'abri ni de vivres. Je n'affirme pas qu'ils n'ont pas été trompés en Angleterre, mais je dis qu'il y a suffisamment de preuves sur ce point, parce que cinq de ceux qui ont dé-

posé sous serment ont déclaré qu'en arrivant à Cumberland ils avaient trouvé les conditions préférables à celles qu'on leur avait décrites en Angleterre. Ces témoins ont dit qu'en Angleterre on les avait informés qu'il y avait eu des différends ouvriers à Cumberland, mais qu'on avait engagé des ouvriers à d'autres endroits, que quelques-uns des grévistes retournaient à l'ouvrage et que la production atteignait 60 p. 100 de la normale. Ils ont dit aussi qu'ils avaient cru en Angleterre bien faire de venir travailler dans ces mines, qu'ils étaient venus et qu'ils n'avaient absolument pas été trompés. D'autres ont affirmé différemment en signant à Vancouver cet affidavit dont j'ai parlé. L'honorable député de Cap-Breton-Sud (M. Carroll) a déclaré qu'un délégué de l'union ouvrière avait dit que j'avais refusé d'établir un tribunal. Jusqu'à ce jour, je n'ai jamais été invité à nommer un tribunal à propos de conflit dans l'île de Vancouver. J'ai invité les parties intéressées à demander un tribunal—les mineurs, les propriétaires de la mine et ceux qui n'appartiennent pas à l'union. Ils ont tous refusé de le faire. Ces gens-là ne m'ont jamais demandé de désigner un tribunal en vertu de la loi. Ils sont venus un jour et ont dit que les mineurs consentiraient à désigner un homme si je voulais en nommer un pour faire une enquête, sans qu'il fût question des propriétaires de la mine. Je n'ai jamais promis même de faire cela. Je me souviens très bien d'avoir parlé à ces hommes et de leur avoir dit à un certain moment que je désignerais un tribunal, même à cette période avancée, si quelqu'un voulait en faire la demande.

Dans l'intervalle, la cour d'appel de Québec avait jugé que je n'avais pas juridiction pour établir un tribunal lors d'un différend entre des ouvriers qui s'étaient mis en grève et leurs anciens patrons, parce que la loi ne s'appliquait qu'aux différends entre employés et patrons et comme ces hommes avaient cessé d'être à l'emploi de leurs anciens patrons, ils n'étaient pas en état de demander un tribunal.

Sir WILFRID LAURIER: De quelle affaire s'agit-il?

M. CROTHERS: De l'affaire de la Montreal Street Railway. Mon prédécesseur avait désigné un tribunal dans ce cas et un bref de prohibition avait été demandé et le juge l'avait refusé en première instance. Mais il y eut appel et la cour d'appel de la province de Québec décida à l'unanimité que le tribunal n'aurait pas dû être désigné parce que ceux qui en avaient fait la demande n'étaient plus employés par la Montreal Street Railway. Une décision absolument contraire à celle-là fut donnée par la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse. Dans ce cas, en vertu des articles de la loi, un homme avait été convaincu de fournir des vivres aux grévistes, contrairement à la loi, quand ils étaient en grève. Un article de la loi interdit à quiconque d'aider ou de favoriser la grève et la cour décida qu'il était illégal d'encourager des hommes qui s'étaient illégalement mis en grève. L'affaire fut portée devant la cour d'appel de la Nouvelle-Ecosse et on émit la prétention que la loi ne s'appliquait pas à ces hommes, parce que, suivant la décision rendue à Québec, ils n'étaient plus à l'emploi de leurs anciens patrons, mais la cour de la Nouvelle-Ecosse décida que, dans l'intention de la loi, ils étaient encore employés. Nous avons donc une décision différente dans les deux cas.

M. CARVELL: C'était en vertu de la loi de conciliation de la Nouvelle-Ecosse.

M. CROTHERS: Il n'existait pas de bureau de conciliation et c'est pourquoi ils n'avaient pas le droit de se mettre en grève. Le jugement a été confirmé par un tribunal supérieur de la Nouvelle-Ecosse pour la raison que, bien qu'il y eût une grève et qu'ils ne fussent plus à l'emploi de leurs anciens patrons, ils étaient encore des employés au sens de la loi. Ceux qui sont venus me voir n'avaient pas demandé et n'ont jamais demandé un bureau de conciliation, mais je leur ai signalé, en passant, ce jugement des tribunaux de la Nouvelle-Ecosse. Je me proposais de déposer durant la présente session certains amendements, grâce auxquels je croyais sauver du temps, car je supposais qu'ils seraient adoptés avant que nous pussions espérer avoir une décision de la cour d'appel. Il est absolument faux que j'aie refusé de constituer un bureau de conciliation.

Quelqu'un a cité un extrait du "Citizen" d'Ottawa et un autre a donné lecture d'une lettre qu'on prétend avoir été écrite par M. Frank Farrington. Je crois que nous sommes tous assez vieux pour savoir qu'il ne faut pas trop se fier à ce que disent les journaux.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien! très bien!

M. CROTHERS: Cet écrit contient plusieurs faussetés et j'espère que l'opposition

ne cherchera pas à nous imposer comme parole d'évangile tout ce que disent les journaux. Quant à la lettre de M. Frank Farrington, malgré ce qu'en a dit l'honorable député de Vancouver, je maintiens qu'elle donne comme vraies plusieurs choses que je sais personnellement être fausses. J'ajouterai que j'ai écrit à M. Farrington, en sa qualité de membre de la "United Mine Workers of American", pour lui faire observer qu'il était illégal dans ce pays de déclarer une grève avant qu'un bureau de conciliation fût nommé et je lui conseillais de demander la nomination d'un bureau, afin qu'une enquête fut instituée et qu'une décision fût rendue par un tribunal indépendant, composé de trois juges. Il répondit à cette lettre en disant qu'il n'était pas en contraventiton avec la loi du pays. C'est cette lettre qui m'était adressée et dont certains extraits viennent d'être cités.

Un honorable membre de l'opposition a prétendu que M. Price avait nié aux employés le droit de se présenter devant lui. C'est absolument faux. Je sais personnellement que, dans une certaine circonstance, il y avait 125 hommes en présence de M. Price et que ce dernier a invité tous et chacun d'eux d'exposer ce qu'ils avaient à dire sur la question. Dans une autre circonstance, et en ma présence, il y avait 17 ouvriers en présence de M. Price, et plus tard encore, il a reçu une délégation composée de 40 membres. Il est absolument faux de dire que M. Price a refusé d'entendre qui que ce soit. Ce n'est pas un homme à agir de la sorte; c'est un homme aux idées larges et il passe pour tel aux yeux de tous ceux qui le connaissent.

Je désire faire certaines remarques générales concernant le département du Travail. J'ai déjà dit que pendant la première année que j'ai été à la tête de ce département, les grèves ont causé 900,000 jours de chômage de moins que durant l'année précédente. J'ajouterai que pendant les vingt années qui ont précédé mon arrivée au ministère du Travail, il y a eu en moyenne une grève par année dans les mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse. Il n'y en a pas eu une seule depuis que je suis à la tête de ce département. Il n'y a pas eu non plus de différends importants ailleurs et les conflits qui se sont produits ont été réglés par des bureaux de conciliation.

Quand le Gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, cette grève de Crownest Pass existait depuis huit mois; l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) et l'honorable député de Carleton (M. Carvell) étaient tous deux membres de cette Chambre et ni l'un ni l'autre n'ont demandé de modifier la loi concernant les différends en matière industrielle, pour mettre fin à cette grève. L'honorable chef de l'opposition était premier ministre à cette époque et rien ne démontre qu'il ait eu l'intention de changer la loi.

M. CARVELL: Ce n'était pas nécessaire, les lois existantes suffisaient.

M. CROTHERS: La grève durait depuis huit mois et les lois existantes n'ont été trouvées suffisantes qu'après notre arrivée au pouvoir. L'honorable ministre des Travaux publics réussit à faire accepter une clause très importante lors du règlement; il fut reconnu que si de nouveaux différends surgissaient d'ici à cinq ans, ils seraient réglés par trois arbitres dont l'un serait nommé par les patrons, le deuxième par les mineurs et le troisième par le ministre du Travail, dans le cas où les deux premiers ne s'entendraient pas sur le choix du tiers arbitre.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre des Travaux publics a-t-il réellement fait cela?

M. CROTHERS: Je crois que c'est lui qui a réussi à faire mettre cette condition dans l'arrangement.

Sir WILFRID LAURIER: Pourquoi alors ne l'avez-vous pas envoyé dans la Colombie-Anglaise?

M. CROTHERS: Grâce à cette condition, plusieurs différends ont été réglés à Crownest Pass et il n'y a pas eu de grèves importantes depuis. L'honorable chef de l'opposition aurait tort de faire du badinage au sujet du ministre des Travaux publics en demandant de l'envoyer à Vancouver. Il n'ignore pas qu'il y a des grèves plus difficiles à régler que d'autres. Pendant qu'il était premier ministre, il y a eu à Springhill une grève qui a duré vingt-deux mois et qu'il n'a pas réussi à régler. Il a vu des troupes partir pour trois endroits différents, dans la Nouvelle-Ecosse, pendant qu'il était tranquillement à son fauteuil de premier ministre et il n'a jamais fait entendre la moindre protestation.

Quant aux émeutes et aux illégalités qui ont eu lieu sur l'île de Vancouver, je constate avec plaisir que le gouvernement de la Colombie-Anglaise reconnaît qu'il est de son devoir de maintenir l'ordre et de faire respecter la loi dans toutes les parties de la province et qu'il s'acquitte énergiquement de ce soin.

[M. Crothers.]

M. D.-B. NEELY (Humboldt): L'honorable ministre semble croire que l'opposition s'est entendue pour critiquer son budget afin de pouvoir atteindre le ministre lui-même. Je suis convaincu que pas un seul membre de l'opposition ne voudrait se montrer injuste envers mon honorable ami ou envers les crédits qu'il demande à la Chambre de voter.

Tout ce que nous demandons, ce sont des explications claires et précises concernant la conduite du ministre et de son département au sujet des troubles sérieux qui ont éclaté dans la Colombie-Anglaise et qui ont eu une répercussion dans tout le Canada, depuis dix-huit mois.

L'honorable ministre n'a pas du tout répondu aux critiques de l'opposition et les députés ministériels de la Colombie-Anglaise qui ont essayé de le défendre n'ont pas eu plus de succès que lui. Dans la partie du pays que j'habite, ce n'est pas après que quarante ou cinquante milles de prairies ont été ravagées que nous entreprenons d'éteindre l'incendie. Nous savons qu'un incendie de prairie est une chose très dangereuse et nous nous efforçons de l'éteindre dès qu'il se déclare.

Que trouve-t-on dans le rapport du commissaire spécial nommé par le ministre? Mon honorable ami prétend que nos critiques sont prématurées parce que certains documents ne sont pas encore déposés. Je pourrais répliquer que le ministre est trop pressé de demander ces crédits avant de nous avoir fourni des renseignements auxquels la Chambre a droit. Que dit ce rapport incomplet, concernant la manière dont le ministre du Travail s'est acquitté de ses fonctions qui consistent à prévenir ou à régler le plus promptement possible les regrettables conflits qui éclatent de temps à autre entre patrons et ouvriers? Le ministre lui-même affirme-t-il qu'il a sérieusement travaillé à régler ce conflit? Dans la partie du rapport relatif au commencement du malentendu, nous trouvons un télégramme du ministre dans lequel il explique aux propriétaires de mines et aux mineurs de l'île de Vancouver quels sont leurs droits et leurs devoirs, sous l'empire de la loi concernant les différends en matière industrielle. Il leur explique qu'il leur faut d'abord demander la constitution d'un bureau de conciliation, chose qu'ils savaient déjà.

Il ressort clairement des explications du ministre qu'il considère que ce sont les grévistes qui ont tort. Je ne constate nulle part que les propriétaires des mines se soient mis en relation avec le ministre ou avec le département des mines de la province, mais en revanche, je vois qu'à quatre reprises différentes, les associations ouvrières se sont adressées au ministre du Travail et au premier ministre de la Colombie-Anglaise pour savoir s'il n'y aurait pas un moyen de régler les difficultés dans lesquelles les mineurs se trouvaient par suite d'un désaccord entre eux et les propriétaires des mines.

Notre véritable grief contre le ministre, c'est que depuis le mois de septembre 1912 jusqu'à la grève générale déclarée le 1er mai 1913, son intervention s'est bornée à envoyer aux mineurs un télégramme dans lequel il leur signalait les dispositions de la loi concernant les différends en matière industrielle. Pendant des mois et des mois, il s'est croisé les bras, sachant que le différend n'était pas réglé et sachant aussi que plus la situation se prolongerait, plus elle s'aggraverait. Au cours de la dernière session, le ministre n'était pas tellement occupé qu'il n'aurait pas pu s'absenter pendant deux ou trois semaines pour se rendre sur les lieux, plutôt que d'attendre à l'été. Tout homme impartial, l'honorable ministre lui-même, peut-il refuser d'admettre que, lorsque les troubles ont commencé dans l'île de Vancouver, le ministre aurait dû se rendre lui-même sur les lieux ou envoyer son sous-ministre ou un représentant quelconque, ayant de l'expérience dans le règlement des différends de cette nature? J'avoue que la présence du ministre aurait été préférable à celle de tout autre, puisque ses collègues ne cessent de nous vanter sa merveilleuse habileté dans les négociations de cette nature. Si son intervention pouvait être utile, c'était certainement au début; il ne fallait pas attendre que la grève fût devenue générale et que tout arrangement à l'amiable fût devenu impossible.

Après avoir laissé la situation s'aggraver et après avoir attendu que la grève fût devenue générale, que fit-il? La grève a été déclarée le 1er mai. Le ministre devait naturellement en être averti par ses correspondants. Sinon je me demande à quoi s'occupent ces correspondants que nous entretenons dans toutes les parties du pays ainsi qu'à Vancouver et à Victoria et auxquels le pays paye de $100 à $300 par année, pour envoyer des rapports à la " Gazette du Travail ". S'ils n'ont pas tenu le ministre au courant de la situation, il devrait les congédier et les remplacer par de plus capables. Une grève qui prive de travail des centaines d'ouvriers et qui menace d'avoir de graves conséquences est déclarée et le ministre

prétend qu'il ne la soupçonnait même pas. Il dit n'en avoir été averti que le jour où elle a été déclarée par le président de la " United Mine Workers of America ".

M. SHEPHERD: Le correspondant de la " Gazette du Travail " à Nanaïmo est une créature de l'ancien Gouvernement.

M. NEELY: Quand même il aurait été nommé par l'ancien Gouvernement, s'il ne fournit pas de meilleurs renseignements que ceux que le ministre prétend avoir reçus, il devrait être destitué. C'est une destitution dont l'opposition ne se plaindra certainement pas, s'il est vrai que ce correspondant ne comprend pas mieux son devoir envers le ministre qui l'emploie.

Du moment que la grève générale est déclarée, le ministre paraît sortir de sa léthargie; à peine la session terminée, il nomme un commissaire royal pour étudier la situation. Je n'ai rien à dire contre ce commissaire, je ne connais pas M. Price et j'ignore quelles sont ses aptitudes pour remplir une pareille mission, mais il y a une chose que je désirerais savoir. Quelles sont les responsabilités du ministre du Travail? pourquoi a-t-il été nommé à cette position? pourquoi a-t-on cré un ministère du Travail? pourquoi la Chambre vote-t-elle tous les ans des appointements au ministre? A-t-il été nommé pour s'enfermer toute l'année dans son cabinet ou pour aller se promener en Europe et ailleurs? Je n'ai pas d'objection à ce que le ministre prenne une petite vacance de temps à autre, mais pourquoi nommer un commissaire lorsque lui-même, en sa qualité de membre du Gouvernement, spécialement chargé des questions ouvrières, se rendait sur les lieux pour se rendre compte de la situation? Si j'étais un ouvrier de l'île de Vancouver et si je voyais un ministre de la couronne spécialement chargé de défendre les intérêts de la classe ouvrière se faire accompagner par une personne à laquelle il délègue une partie, sinon la totalité, de ses attributions, je me demanderais quelle sorte de Gouvernement nous avons. Je répète que c'est une chose étrange et anormale que la nomination d'un commissaire, au moment même où le ministre se rend personnellement sur les lieux, pour se rendre compte de la situation.

J'ai ici le rapport du commissaire; je n'entreprendrai pas de le discuter. Il est passablement volumineux et les conclusions sont générales. Il partage l'avis du ministre et dit qu'il n'y a rien à faire. Quand un homme voit sa maison en feu, il peut fort bien se dire qu'il n'y a pas d'espoir, mais il s'efforce néanmoins de sauver tout ce qu'il est possible de sauver. Ce n'est pas du tout ce que fait le ministre; il revient à Ottawa et consacre, je suppose, deux ou trois semaines aux affaires de son département, puis, le treize août, nous apprenons par les journaux que la grève a pris des proportions alarmantes, que des émeutes ont eu lieu, que la vie et les biens des citoyens sont en danger. La situation devient tellement grave qu'on envoie des troupes pour maintenir l'ordre. Quatre jours plus tard, nous voyons le ministre boucler ses malles et se mettre en route pour l'Angleterre. Il s'empresse de mettre plusieurs milliers de milles entre lui et une balle perdue qui pourrait l'atteindre de Vancouver à Ottawa. C'est peut-être ainsi que le ministre comprend ses devoirs envers la classe ouvrière, mais les ouvriers, ceux de la Colombie-Anglaise particulièrement, ont dû apprendre avec étonnement que du moment que la situation s'aggravait dans l'île de Vancouver, le ministre s'est empressé de quitter Ottawa pour aller faire un voyage d'agrément de l'autre côté de l'océan.

Je ne lui rends peut-être pas justice en disant que c'est un voyage d'agrément qu'il est allé faire. Si je ne me trompe, quelqu'un a prétendu qu'il était allé en Angleterre pour étudier les conditions sociales et industrielles dans la mère patrie. Si l'honorable ministre est prêt à se lever et à déclarer qu'il a entrepris ce voyage au moment le plus grave de la crise, pour aller chercher en Angleterre une solution qu'il ne pouvait pas trouver ici, ce serait une excuse à sa conduite.

Je ne conçois pas que le ministre ait pu faire preuve d'une pareille insouciance, dans un moment aussi grave. Il n'a fait aucun rapport de son voyage en Europe. Il nous demande ce soir des crédits pour son département. On nous a expliqué qu'il demande moins de $100,000, pendant que les autres ministres sont autorisés à dépenser des sommes beaucoup plus considérables. Il est vrai que le département du Travail n'entraîne pas de fortes dépenses, mais je dis que c'est un des plus importants département du Gouveernement. Le seul fait d'être chargé du règlement des conflits et des différends entre patrons et ouvriers lui impose des responsabilités infiniment plus grandes que ne le ferait la dépense de fortes sommes.

Je dois dire à la louange du commissaire spécial qui a été envoyé à Vancouver qu'il a du moins préparé un rapport sur sa mission et ce rapport nous l'avons maintenant entre les mains. Puisque le ministre est allé en Angleterre pour étudier les conditions indus-

trielles dans ce pays, il devrait nous renseigner sur les résultats de son voyage avant de nous demander de voter des crédits affectés à son département. Je n'ai aucun doute que la Chambre serait heureuse de savoir ce que le ministre a découvert en Angleterre pour régler plus effectivement les différends entre patrons et ouvriers. S'est-il réellement livré à une enquête dans la mère patrie? A-t-il rencontré les chefs du parti ouvrier? Est-il descendu dans les mines pour voir comment les ouvriers sont traités? A-t-il visité les quartiers pauvres de Londres? Nous serions bien aises de savoir quels avantages le Canada peut espérer et retirer de ce voyage du ministre du Travail. Se propose-t-il de déposer sur le bureau de la Chambre un rapport concernant ce voyage en Europe? Nous avons tous intérêt à le savoir, puisque le pays lui paie de forts appointements pour administrer son département. C'est aux frais du pays qu'il a traversé le continent pour se rendre dans la Colombie-Anglaise et je suppose que c'est également aux frais du pays qu'il a fait ce voyage en Europe et c'est pourquoi je dis qu'il devrait rendre compte à la Chambre de sa mission.

Le ministre croit-il sincèrement qu'il a fait tout ce qui était en son pouvoir pour empêcher les troubles qui ont éclaté au mois de septembre 1912 de dégénérer en une grève générale, au commencement de mai 1913? C'est au début que son intervention aurait été utile et peut-il se rendre le témoignage de n'avoir rien négligé pour rétablir l'entente? Les difficultés de cette nature, lorsqu'elles sont prises à temps, sont généralement assez facilement réglées, mais si les choses traînent en langueur pendant des mois, les passions s'échauffent et le règlement devient de plus en plus difficile. Je ne crois pas que le ministre puisse dire que nos critiques à son adresse sont injustes.

M. CROTHERS: Non; vous pouvez continuer; je n'y vois aucune objection.

M. NEELY: Je suis bien aise de voir que le ministre prend plaisir à la chose, car j'étais sous l'impression qu'il considérait quelques-unes des critiques de l'opposition comme injustes à son égard. Je ne puis faire mieux que de laisser la question, telle que je viens de la présenter, à son propre jugement. Je lui ferai observer, cependant, que les députés ministériels de la Colombie-Anglaise qui ont entrepris de défendre sa conduite n'ont pas du tout réussi à réfuter les accusations qui ont été portées. Ils n'ont fait que tourner autour de la question, sans l'aborder directement. Ils n'ont pas nié que la seule démarche faite par le ministre, pendant les huit mois qui ont précédé la déclaration de la grève, a été d'envoyer un télégramme aux mineurs pour leur conseiller de demander un bureau de conciliation. Au moment où le ministre demande à la Chambre de voter les crédits affectés à son département, nous avons le droit de lui demander compte de ce que nous considérons comme une négligence flagrante dans l'exécution des devoirs et des responsabilités de sa charge. Dans un conflit qui, de son propre aveu, est le plus grave qui ait éclaté au Canada depuis la Confédération.

L'autre jour, par hasard, j'ai jeté un coup d'œil sur la liste du service civil et j'ai constaté que, pendant l'exercice expiré le 31 mars 1911, il y avait vingt et un fonctionnaires dans le département du Travail. Sur la liste de l'an dernier il y a 39 noms. En moins de deux ans, le personnel de ce département qui n'a pas de recettes, a presque doublé et, cependant, qu'avons-nous comme résultat? Nous avons eu ce résultat que le plus grave conflit industriel dont le Canada ait été témoin s'est prolongé pendant un an et quatre mois, sans que le ministre puisse se dire plus près d'un règlement qu'au premier jour. Voilà le résultat net de l'administration de l'honorable ministre et, cependant, on nous demande de voter de l'argent pour lui permettre de doubler son personnel. La question d'argent est la moins importante, d'autant plus que la somme demandée n'est pas considérable, mais ce que l'opposition demande, c'est que l'on mette à la tête de ce département un homme disposé à s'acquitter consciencieusement du travail que le premier ministre attendait de lui lorsqu'il lui a confié l'administration d'un des plus importants départements du Gouvernement.

M. CARVELL: Je désirerais savoir si le Gouvernement a payé une partie des dépenses occasionnées par l'envoi des troupes dans l'île de Vancouver et quelle partie il a payé? De plus, le ministre a-t-il un plan arrêté pour répondre aux exigences de la situation?

M. CROTHERS: Je ne crois pas que le département ait payé quoi que ce soit pour l'envoi des troupes.

M. CARVELL: Et le gouvernement?

M. CROTHERS: Pas que je sache.

M. ROGERS: Il n'est pas à ma connaissance que le gouvernement ait payé quoi que ce soit.

M. CARROLL: Le gouvernement paye la différence entre ce que les officiers et les soldats reçoivent quand ils sont en service

actif et ce qu'ils reçoivent quand ils ne sont pas en service actif.

M. ROGERS: C'est possible, mais je n'en suis pas certain. Vu que l'heure est avancée, je proposerais au comité de voter un certain nombre de crédits pour que nous puissions ensuite lever la séance.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre du Travail a rappelé que j'ai donné avis d'une motion pour demander le dépôt de tous les documents concernant cette affaire. Je n'aurais pas dû être obligé de présenter cette motion et tous les documents auraient dû être déposés le plus tôt possible. Mon honorable ami a déjà déposé une partie du dossier qui se trouvait dans son département, c'est-à-dire le rapport de son commissaire. Ce rapport, sans la correspondance, n'est qu'une partie des renseignements dont nous avons besoin et je lui conseillerais de déposer tous les documents avant la prochaine séance du comité.

M. CROTHERS: Je crois que l'honorable député de Humboldt est dans l'erreur quand il dit qu'il a actuellement 39 fonctionnaires dans mon département et qu'il n'y en avait que 21 quand j'en ai pris la direction.

M. NEELY: Les noms sont sur la liste.

M. CROTHERS: Je désirerais examiner cette liste. Mon honorable ami n'était peut-être pas présent quand j'ai expliqué que nous ne connaissions rien de cette grève de Cumberland avant qu'elle fût déclarée. Nous n'avions reçu aucun avertissement. Le 1er de mai, les mines à Cumberland étaient en pleine exploitation et le rendement était redevenu presque normal. Dans toutes les autres mines de l'île, une entente avait eu lieu entre les ouvriers et les patrons; quelques-unes de ces ententes ne devaient pas expirer avant un an et demi et d'autres étaient encore valables pendant six mois; rien ne laissait prévoir que ces ouvriers ne tiendraient pas leurs engagements, entre la grève de Cumberland et la grève générale du 1er de mai.

Si l'honorable député est quelque peu au courant de ces questions, il doit savoir que des milliers d'ouvriers peuvent recevoir en quelques minutes l'ordre de se mettre en grève; c'est ce qui est arrivé dans ce cas. Un télégramme a été envoyé, m'a-t-on dit, de Seattle, pour imposer la grève des ouvriers qui n'avaient pas de griefs contre leurs patrons et dont l'engagement n'était pas expiré. J'ai eu des entrevues avec environ 27 de ces grévistes et ils ont admis qu'ils avaient signé un engagement. Ils étaient à l'emploi de la " Western Fuel Company " de Nanaïmo et cet engagement ne devait prendre fin qu'au mois d'octobre suivant. Ils admirent aussi que depuis que cet arrangement avait été fait ils n'avaient présenté aucune demande à leurs patrons. Malgré tout cela, sur un télégramme d'un officier de leur association, ils ont quitté le travail cinq ou six mois avant l'expiration de l'engagement.

Sir WILFRID LAURIER: A cause de la grève de Cumberland.

M. CROTHERS: Probablement à cause de cette grève qui tirait à sa fin. Ainsi, nous n'avons rien su de la grève avant qu'elle fût déclarée et mon honorable ami voudrait que nous eussions constamment une députation sur les lieux.

M. NEELY: L'expérience et la manière dont les grèves sont généralement conduites auraient dû instruire le ministre.

M. CROTHERS: Cette grève n'a pas été déclarée dans des conditions ordinaires. Il est très rare qu'une grève soit organisée dans ces conditions et que les ouvriers violent leurs engagements. Ils respectent généralement les arrangements faits. Comme je le leur faisais observer, ils avaient signé un règlement établissant le taux des salaires et les heures de travail; ils admettaient n'avoir pas eu à se plaindre depuis la signature de l'arrangement et, cependant, ils se sont mis en grève six mois avant qu'il fût expiré. Cette grève s'étendait à toutes les mines, à l'exception de celles qui relèvent de la " Canadian Collieries ".

Quand les documents seront déposés, l'honorable député de Humboldt s'apercevra qu'il est dans l'erreur en disant que le département s'est borné à envoyer un télégramme. J'ai eu une entrevue avec le principal propriétaire des mines de Cumberland et le sous-ministre est allé à Toronto pour rencontrer le gérant de la compagnie ou, du moins, le représentant de ce propriétaire. Nous avons eu de longs entretiens avec ces deux personnages.

Sir WILFRID LAURIER: Laissez-nous voir la correspondance.

M. CROTHERS: Nous vous la ferons voir quand la Chambre en aura ordonné le dépôt.

Sir WILFRID LAURIER: Pourquoi pas avant?

M. CROTHERS: Ce n'est pas la coutume de déposer des documents après qu'un avis de motion a été donné.

Sir WILFRID LAURIER: C'est l'habitude de donner tous les renseignements

nécessaires, quand on demande des crédits.

M. CRTHERS: Je ne crois pas que ce soit l'habitude de déposer toute la correspondance qui se trouve dans les bureaux du département.

Sir WILFRID LAURIER: C'est utile, si ce n'est pas habituel.

(Il est fait rapport de certaines résolutions.)

Sur motion de M. Rogers, la séance est levée à onze heures et demie du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Lundi, 9 février 1914.

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

LE DROIT SUR LES MACHINES AGRICOLES.

M. KNOWLES: Dans son numéro du 6 courant, le "Moosejaw Morning News" avait un article de fond portant que le Gouvernement va déposer un projet de loi tendant à réduire d'une façon appréciable le droit qui frappe les machines agricoles. Le règlement ne me permet pas, je le sais, de demander au premier ministre si la nouvelle est vraie ou non, puisque ce n'est pas le moment de soulever quelque question relative au tarif; j'aimerais cependant à savoir si la nouvelle a quelque vérité, ou si quelque membre du cabinet a tenu un langage dont on puisse s'autoriser pour annoncer que le Gouvernement va saisir les Chambres d'un projet de loi portant réduction sensible du droit sur les machines agricoles.

Le très honorable R. L. BORDEN (premier ministre): Je me crois obligé de donner à l'honorable député la réponse qu'il a déjà conseillé de faire à un autre.

M. KNOWLES: Je veux simplement demander au premier ministre ce qu'il entendait dire. Affirme-t-il que la réduction en question n'avait fait l'objet d'aucune déclaration?

M. BORDEN: Je n'entendais pas autre chose que ce que j'ai dit. C'est à la Chambre d'abord, et en temps opportun, que se font les déclarations ministérielles concernant le tarif.

CREDITS POUR LE COMTE DE VICTORIA.

M. A. K. MACLEAN: Un citoyen du comté de Victoria (N.-E.), où une élection provinciale est sur le point d'avoir lieu, l'élection dont il a été question la semaine dernière au cours du débat sur le côtre douanier "Alert", m'apprend que certains partisans du candidat conservateur à cette élection annoncent publiquement qu'il se trouve dans le budget supplémentaire des crédits destinés à certains endroits particuliers du comté de Victoria. Je demanderai au ministre des Travaux publics s'il y a quelque vérité en cela ou si quelqu'un est autorisé à annoncer une telle nouvelle. Il se rappellera qu'un incident semblable se produisait il y a à peu près un an à l'occasion d'une élection provinciale dans le comté d'Antigonish. Dans le temps, le ministre des Travaux publics désapprouva cette manière d'agir. A-t-on autorisé quelqu'un à annoncer une telle nouvelle, le ministère a-t-il fait imprimer des exemplaires non revisés du budget supplémentaire et en a-t-il porté la teneur à la connaissance de quelque personne?

L'hon. ROBERT ROGERS (ministre des Travaux publics): Certes, je ne saurais être tenu responsable de tout ce que l'honorable représentant d'Halifax peut avoir entendu ou lu dans les journaux, et ne connaissant pas la nature véritable de la nouvelle dont il parle, je puis difficilement lui répondre avec précision sur ce point. Pour ce qui est du budget supplémentaire, et des ouvrages que nous projettions de faire exécuter dans le comté de Victoria, je dirai cependant que rien n'a été publié et que, autant que je sache, nul renseignement n'a été fourni à aucune personne étrangère au ministère.

M. A. K. MACLEAN: A-t-on arrêté une décision à l'égard de certaines dépenses?

M. ROGERS: Nous ferons part de ce que nous avons décidé quand le budget supplémentaire sera déposé sur le bureau de la Chambre.

M. CARROLL: Une dépêche venant de la même source m'apprend que les agents du parti conservateur mettent sous les yeux des électeurs du comté de Victoria un budget supplémentaire donnant la liste des ouvrages qui sont censés devoir être exécutés dans cette circonscription. Est-on autorisé à se servir de ce document? Ces gens-là ont dû être renseignés à une source

quelconque, sans quoi ils ne se serviraient pas de ces listes.

DEPOT DES RAPPORTS.

Copie de la convention faite avec la Royal Steam Packet Company relativement au service de paquebots entre le Canada et les Antilles.—M. Foster.

Rapport du secrétaire d'Etat pour l'exercice expiré le 31 mars 1913.—M. Coderre.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

CONVENTION ENTRE LE PACIFIQUE-CANADIEN ET LES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

M. EMMERSON demande:

1. Une convention est-elle intervenue durant les derniers six mois entre les chemins de fer du Gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien couvrant le transport des marchandises et des voyageurs entre Halifax et Saint-Jean sur la ligne de l'Intercolonial, en correspondance avec les steamers du Pacifique-Canadien et ceux de la ligne Allan qui transportent la malle anglaise, et faisant d'Halifax le port terminal de quatre navires? Dans l'affirmative, à quelle date a-t-elle eu lieu, quelle est la date de l'arrangement conclu, par qui a-t-il été signé, quand entrait-il en vigueur et pour quelle période?

2. Le dit arrangement a-t-il été ratifié et approuvé par Son Excellence le Gouverneur en conseil? Dans l'affirmative, quelle est la date du décret du conseil et quand a-t-il été adopté et sanstionné par Son Excellence le Gouverneur général?

3. Le très honorable premier ministre ou quelque autre membre ou membres du Gouvernement ont-ils eu une conférence avec, ou ont-ils reçu une délégation de la cité de Saint-Jean, représentant la chambre de commerce ou la cité de Saint-Jean, au sujet du dit arrangement ou d'un projet d'arrangement? Dans l'affirmative, à quelles date ou dates ont eu lieu ces entrevues ou conférences entre la dite délégation et le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres?

M. COCHRANE:

1. Oui. La convention a été signée le 30 septembre 1913 par G. M. Bosworth, au nom du Pacifique-Canadien et par M. F. P. Gutelius, ou nom des chemins de fer de l'Etat. Elle reste en vigueur du 16 novembre 1913 au 15 mai 1914.

2. Non.

3. Le département n'a pas de renseignement sur ce sujet.

M. BORDEN: En réponse au troisième paragraphe de la question du représentant de Westmoreland, au sujet duquel le département des Chemins de fer et des Canaux n'a pas de renseignements, je puis dire que l'entretien en question a eu lieu, dit-on, le 8 d'octobre—ce que je puis confirmer.

[M. Carroll.]

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. DEVLIN demande:

1. Le Gouvernement sait-il que, en 1905, une commission royale a été nommée aux fins d'étudier la question des transports?

2. Le Gouvernement sait-il que cette commission a fait un rapport favorable à la construction du canal de la baie Georgienne, s'il n'y avait pas d'obstacle sérieux pour en entraver la construction?

3. Le Gouvernement sait-il que subséquemment, en 1908, le département des Travaux publics a fait rapport que l'entreprise était praticable, et a donné une estimation détaillée du coût, à la suite de relevés complets et soignés?

4. Quelle est la cause du retard dans la construction de ce canal.

M. ROGERS:

1. Oui.

2. Non; la commission n'a pas soumis de conclusions.

3. L'ingénieur en chef, M. E. D. Lafleur, l'ingénieur dirigeant, M. A. St. Laurent, les ingénieurs divisionnaires Chapleau et Coutlee ont en 1908 préparé une estimation du coût probable du canal de la baie Georgienne, mais le département des Travaux publics, ni l'ancien Gouvernement n'ont rien fait de plus.

4. La question est à l'étude.

LES SEIGNEURIES DE LA PROVINCE DE QUEBEC.

M. BOYER demande:

1. Quel est le nombre des seigneuries dans la province de Québec?

2. Quels sont leurs noms et le montant d'indemnité reçu par chacune d'elle du Gouvernement, après l'adoption de la loi de 1854?

3. Quelle est la valeur de chacune des seigneuries sur laquelle ont été basées les rentes constituées?

M. BORDEN: En l'absence du ministre de la Justice, je ne puis dire si le Gouvernement possède des renseignements sur ce sujet. Mon très honorable ami peut-il nous renseigner au sujet des seigneuries de la province de Québec?

Sir WILFRID LAURIER: Je puis dire que j'ai discuté la question avec le représentant de Vaudreuil, et que je ne crois pas que le département possède de renseignement sur ce sujet.

M. BORDEN: J'appellerai l'attention du ministre de la Justice sur cette question.

NOMINATION DE MESSAGERS

M. KYTE demande:

1. Combien de messagers pour le service de la Chambre des communes ont-ils été nommés depuis que l'administration actuelle est arrivée au pouvoir?

2. Quel en est le nombre de chaque province?

M. BORDEN:

1. Un messager régulier et trente-quatre messagers pour le temps de la session.

2. Vingt-cinq de la province d'Ontario; neuf de la province de Québec et un de l'île du Prince-Edouard.

BUREAU DE LA DOUANE A HULL.

M. DEVLIN demande:

1. Depuis combien de temps un bureau de douane a-t-il été établi à Hull?
2. Quelles ont été les recettes de ce bureau depuis son ouverture?
3. Est-ce l'intention du Gouvernement de construire à Hull un édifice pour la douane?

M. J. D. REID:

1. Depuis le 1er avril 1911.
2. $107,635.
3. Le département des Douanes n'en sait rien.

GARE TERMINUS DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

M. DOUGLAS demande:

De quel côté de la rivière Saskatchewan, au Pas, seront fixés les installations terminales et les garages du chemin de fer de la baie d'Hudson?

M. COCHRANE: Il a été décidé d'établir les installations de la gare terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson sur la rive sud de la Saskatchewan, au Pas.

COMMISSION DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE.

*M. WILCOX demande:

1. Combien a coûté en tout, à ce jour, la commission royale de l'entraînement industriel et de l'éducation technique?
2. De combien de membres se compose cette commission?

M. CROTHERS:

1. Jusqu'au 1er janvier 1914, $102,176.36.
2. Neuf.

FOURGONS ET WAGONS PLAES-FORMES DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

M. J. J. HUGHES demande:

Quelle est la contenance des fourgons à marchandises et des wagons plates-formes du chemin de fer Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, respectivement.

M. COCHRANE:

1. Contenance des fourgons à marchandises de l'Intercolonial: 1,050 fourgons de 40 tonnes; 6,556 fourgons de 30 tonnes; 837 fourgons de 20 tonnes. Contenance des wagons plates-formes: 793 wagons de 40 tonnes; 1,040 wagons de 30 tonnes; 1,065 wagons de 20 tonnes; 207 wagons de 15 tonnes; 63 wagons de 10 tonnes.

Contenance des fourgons à marchandises du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: 186 fourgons de 15 tonnes; 118 fourgons de 12 tonnes ½; 16 fourgons de 10 tonnes.

Contenance des wagons plates-formes: 129 wagons de 15 tonnes; 9 wagons de 12 tonnes ½; 16 wagons de 10 tonnes.

QUAI PUBLIC A SACKVILLE.

*M. EMMERSON demande:

1. Quand le nouveau quai public à Sackville, (N.-B), a-t-il été terminé par l'entrepreneur, et quand a-t-il été accepté par le Gouvernement qui en a pris possession par l'intermédiaire du département des Travaux publics ou autre département du Gouvernement?
2. A-t-il été relié à l'Intercolonial à la station de Sackville par un tronçon de ligne? Dans la négative, pour quelle raison?
3. Le Gouvernement se propose-t-il de le relier ainsi afin de parer aux besoins du chemin de fer, des expéditions maritimes et du commerce en général? Dans la négative, pourquoi?
4. Quel est le coût estimatif de ce raccordement, et un relevé a-t-il été fait à ce sujet?

M. COCHRANE:

1. Il a été terminé en septembre et accepté par le département des Travaux publics le 14 octobre 1912.
2. Non. On ne juge pas que cela soit nécessaire, l'Intercolonial étant relié à l'ancien quai à Sackville (N.-B.).
3. Il n'a pas encore été décidé de faire ce raccordement.
4. Deux tracés ont été étudiés. Coût estimatif du tracé A, $10,949; coût estimatif du tracé B, $12,611.20.

EDIFICE PUBLIC DE TROIS-RIVIERES.

*M. BUREAU demande:

1. Quand ont été ouvertes les soumissions pour l'édifice public fédéral à Trois-Rivières (P.Q.)?
2. Combien de personnes ont soumissionné, et quels sont leurs noms?
3. Quel est le chiffre de chaque soumission, et celui du chèque qui accompagne chacune des soumissions?
4. A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée, et quand le contrat a-t-il été signé?
5. Si l'entreprise n'a pas été adjugée, quelle est la raison du retard?

M. ROGERS:

1. Le 10 novembre 1913.

2 et 3.—

	Emission.	Garantie.
F. A. Verrette, Geo. McLeod, Wm. Ferron, R. Ferron	$163,495	$18,000 00
J. J. Collins, C. O. Baptist	194,900	19,500 00
C. E. Deakin	198,000	21,000 00
Jos. Bourque	215,000	21,500 00
Heon, Roy & McLeod	224,800	22,480 00
John Quinlan	235,000	23,500 00
T. Halley	251,956	25,195 60

4. (a) F. A. Verrette, Geo. McLeod, Wm Ferron et R. Ferron; (b) On prépare présentement le contrat pour signature.

5. Réponse comme ci-dessus.

L'INSPECTEUR DE HOMESTEADS A HUMBOLDT.

M. NEELY demande:

1. Le nommé Arthur Smythe est-il encore employé à titre d'inspecteur de homesteads à Humboldt, Sask.?
2. Dans l'affirmative, quel salaire reçoit-il?

M. ROCHE:

1. Oui.
2. $1,200 par année.

L'AGENT D'IMMIGRATION A SAINT-LEONARD.

M. MICHAUD demande:

1. Une enquête a-t-elle eu lieu au sujet de la destitution d'Epiphane Nadeau, ci-devant agent d'immigration à Saint-Léonard?
2. Dans la négative, quelle en est la raison?
3. Quels sont les causes de la destitution de Nadeau?
4. Qui a recommandé Fred. A. Roy pour remplacer Nadeau?

M. ROCHE:

1. Non.
2. Pas nécessaire.
3. Propagande électorale.
4. Le ministre de l'Intérieur.

TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. LAPOINTE demande:

1. Quand la section du Transcontinental national allant du pont de Québec au mille 203 sera-t-elle acceptée par la commission du Transcontinental?
2. Est-ce la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou le Gouvernement qui va l'exploiter?
3. Quand sera-t-il possible d'obtenir des taux d'entier parcours?
4. Des négociations ont-elles été entamées à cet égard?
5. A qui faut-il s'adresser pour obtenir ces taux?

M. COCHRANE:

1. Aussitôt que possible, après l'achèvement des travaux par l'entrepreneur, qui seront terminés, on l'espère, vers le milieu de l'été prochain.
2. La section, une fois terminée, sera exploitée par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.
3. Dès que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aura pris charge de la ligne.
4. Non.
5. On peut se procurer aujourd'hui, en s'adressant à l'administration de l'Intercolonial le tarif local pour la ligne depuis la frontière entre les provinces de Québec et Nouveau-Brunswick jusqu'à Saint-Eleuthère à l'ouest, et des entrepreneurs, M. P. et J. T. Davis, pour partie depuis Saint-Eleuthère jusqu'à Saint-Jean-Chrysostome, près de Lévis.

[M. Rogers.]

APPROVISIONNEMENT DE CHARBON A WOODSTOCK.

M. CARVELL demande:

1. Combien de tonnes de charbon ont été fournies à l'arsenal de Woodstock, N.-B., chacune des années expirées le 31 mars 1910, 1911, 1912 et 1913, et combien de tonnes ont été fournies durant la présente année fiscale jusqu'à date?
2. Qui a fourni le charbon chacune des années précitées, et quel prix a été payé par tonne?
3. Des soumissions publiques ont-elles été demandées chacune des dites années? Dans la négative, quel mode a été suivi?

M. ROGERS:

1. et 2. 1909-10—W. F. Dibblee et fils, 35.79 tonnes à $8, $286,32.

1910-11—W. F. Dibblee et fils, 2 tonnes à $9, $18; 5.14 tonnes à $8.50, $43.69; 30.712 tonnes à $8, 545.69; total, $307.38.

1911-12—H. E. Burtt, 35 tonnes à $8, $280.

1912-13—H. E. Burtt, 35 tonnes à $9, $315.

1913-14—W. F. Dibblee et fils, 1,800 liv. à $9.40, $8.46; 35.100 tonnes à $9.15, $320.71; total, $329.17.

3. Oui. En 1910 et en 1913, on a acheté de petites quantités de charbon à part ce qui a été fourni en vertu des contrats.

M. CARVELL demande:

1. Combien de tonnes de charbon ont été fournies à la salle d'armes de Woodstock (N.-B), chacune des années expirées le 31 mars 1910, 1911, 1912 et 1913, et combien de tonnes ont été fournies durant la présente année fiscale jusqu'à date?
2. Qui a fourni le charbon chacune des années précitées, et quel prix a été payé par tonne?
3. Des soumissions publiques ont-elles été demandées chacune des dites années? Dans la négative, quel mode a été suivi?

M. S. HUGHES:

1. Pour l'exercice se terminant le

31 mars 1910	50	
31 " 1911	48	880
31 " 1912	72	1,477
31 " 1913	66	1,975
1er janvier 1914	51	

2.

1909-1910—W. F. Dibblee et fils		$8 20
1910-1911— " "		8 20
1911-1912— " "		8 20
1912-1913— " "		8 45
1913-1914— " "		8 60

3. On a demandé dans chacune des dites années des soumissions par la voie des journaux.

CONCESSIONS DE TERRE.

M. NEELY demande:

1. Quelles inscriptions de homesteads ont été enregistrées respectivement en 1911, 1912 et 1913, à l'exclusion des inscriptions de préemptions et de homesteads achetés?
2. Quel nombre de lettres patentes ont été délivrées durant la susdite période pour des inscriptions de homesteads originelles?

3. Combien d'inspecteurs de homesteads étaient employés par le département le 1er octobre 1911 et combien sont employés actuellement?

4. Combien de personnes étaient employées dans les diverses agences des terres fédérales le 1er octobre 1911?

5. Combien sont employées actuellement?

M. ROCHE: En ce qui regarde la division des patentes:

1. 1911, 38,909; 1912, 35,538; 1913, 31,499.

2. 1911, 16,479; 1912, 21,211; 1913, 24,999.

3. Quarante le 1er octobre 1911; 60 actuellement.

4. Trois cent trente-deux, y compris 83 sous-agents.

5. Trois cent soixante et sept y compris 87 sous-agents.

DEPENSES DE CONFERENCES.

M. STEWART demande:

1. Qui a accompagné l'honorable sir Frederick Borden en Angleterre, lors des conférences de 1907, 1909 et 1911?

2. Combien de sténographes ont fait le voyage ou ont été employés par lui ou son état-major en chacune de ces occasions, et quel en a été le coût?

3. Combien de domestiques ou de valets ont accompagné les voyageurs ou ont été engagés par eux en chacune de ces occasions?

4. Combien de dames, d'épouses, de filles ou d'autres personnes les ont accompagnés en chaque instance?

5. Les dépenses, en tout ou en partie, de ces dames ont-elles été payées à même les fonds publics du Canada, directement ou indirectement?

6. Quel a été, pour le Canada, la dépense totale de tous ces voyages à chaque traversée?

7. Quelles sommes ont été contribuées par le gouvernement de Grande-Bretagne et d'Irlande pour défrayer les dépenses de ces voyages en chaque instance?

M. SAM HUGHES:

Conférence de 1909—Sir Frederick Borden était accompagné de son secrétaire particulier et du major général Lake.

Conférence de 1907—Sir Frederick Borden était accompagné de son secrétaire particulier, du major général Lake et du général Otter.

Conférence de 1911—Sir Frederick Borden était accompagné de son secrétaire particulier, du major général Mackenzie et du colonel Samuel Hughes.

2. Aucun sténographe n'a accompagné les voyageurs en Angleterre. On en a employé lorsque c'était nécessaire.

3. Les dépenses des domestiques étaient comprises dans les dépenses d'hôtel payées par le gouvernement impérial.

4. Conférence de 1907, deux; conférence de 1909, trois; conférence de 1911, trois.

5. ———

6. Conférence de 1907, dépense globale du ministre et de toute sa suite, $4,503.64; conférence de 1909, dépense globale du ministre et de toute sa suite, $5,005.16; conférence de 1911, dépense globale du ministre et de toute sa suite, $5,687.85.

7. Conférence de 1907. Le gouvernement impérial a payé les dépenses d'hôtel de sir Frederick Borden, de Mademoiselle Borden et du secrétaire particulier. Le gouvernement impérial a mis une automobile à la disposition de sir Frederick Borden.

Conférence de 1911. Le gouvernement impérial a payé les dépenses d'hôtel de sir Frederick Borden, de lady Borden et du secrétaire particulier. Le gouvernement impérial a mis une automobile à la disposition de sir Frederick Borden.

POSTE RURALE DE YARMOUTH.

M. LAW demande:

1. Combien de parcours de livraison postale rurale ont été établis dans le comté de Yarmouth (N.-E.)?

2. Quels bureaux de poste ont été divisés comme point initial de ces parcours?

3. Combien de bureaux de poste, s'il en est, ont été fermés par suite de l'établissement de ces parcours?

4. Quels sont les noms des bureaux ainsi fermés?

5. Des demandes de nouveaux parcours dans le comté de Yarmouth ont-elles été faites? Dans l'affirmative, quelles sont-elles?

M. PELLETIER:

1. Cinq.

2. Carleton (ce parcours couvrant une partie du comté de Digby et une partie du comté de Yarmouth); Ohio-sud, 2 parcours; Yarmouth, 2 parcours.

3. Aucun.

4. Répondu sous le numéro 3.

5. Oui. De Pleasant-Valley-Corner et Deerfield-sud; de Tusket via Tusket-Falls, de Raynard's-Bridge et Gavelton, du lac Annis et Cleland's-Corner, d'Arcadia et voisinage.

PREPARATION ET TRAITEMENT DU POISSON.

M. SINCLAIR demande:

1. Qui est l'expert employé par le département de la Marine et des Pêcheries et chargé de la préparation et du traitement du poisson pour conservation?

2. Quel salaire reçoit-il?

3. Quand et sur la recommendaation de qui a-t-il été nommé?

4. Quelles sont ses fonctions?

5. A-t-il fait quelque rapport écrit au département?

M. HAZEN:

1. John J. Cowie.

2. $2,300.

3. 29 mai 1909; sur la proposition du ministre de la Marine et Pêcheries.

4. Jusqu'à présent ses fonctions ont été d'améliorer la méthode de recueillir et coordonner les statistiques des pêcheries.

5. Il fait son travail sous les yeux mêmes du département, et il n'y a pas nécessité d'avoir de rapport.

GRATIFICATION AUX VOLONTAIRES DE LA CAMPAGNE FENIANE.

M. OLIVER demande:

1. La loi accordant une gratification aux volontaires qui ont servi lors de l'invasion féniane pourvoit-elle à ce que cette gratification soit accordée aux volontaires qui ont pris les armes pour repousser l'invasion féniane contre le Manitoba en 1871?

2. S'il en est ainsi, des paiements ont-ils été faits aux volontaires qui ont produit des réclamations en raison de ce dernier service?

3 Dans la négative, pourquoi ne l'ont-ils pas été?

M. S. HUGHES:

1. Non.

2. Non.

3. Répondu sous le n° 1.

ENQUETE SUR LES PENITENTIERS.

M. C. A. WILSON demande:

1. Le Gouvernement a-t-il chargé quelque personne de faire une enquête sur l'administration des divers pénitentiers du Canada?

2. Quelle est cette personne, ou quelles sont ces personnes?

3. Par qui et comment a-t-elle ou ont-elles été nommées? à quels chiffres d'appointements et quelles autres conditions?

4. Cette enquête a-t-elle été tenue, et dans l'affirmative, au sujet de quel ou quels pénitentiers?

5. Quel rapport a-t-il été fait au Gouvernement?

M. DOHERTY:

1. Oui. Aux termes du titre II de la loi des enquêtes, des commissaires ont été chargés de s'enquérir à l'égard des matières suivantes et en faire rapport: a) l'état de l'administration du pénitencier de Kingston; b) la conduite des fonctionnaires et employés dudit pénitencier, dans l'exécution de leurs devoirs publics; (c) d'une manière générale, la conduite et l'administration des pénitenciers, y compris l'adoption des méthodes de nature à déterminer le changement de vie des détenus, sans préjudice du châtiment qu'ils ont mérité et sans trop obérer les finances de l'Etat, mais en même temps propres à alléger autant que possible les privations infligées, par suite de leur détention, à ceux qui dépendent d'eux.

2. Georges Milnes Macdonell, de Kingston, Frederick Etherington, M.D., de Kingston, et Joseph Patrick Downey, d'Orillia.

3. Par le Gouverneur en conseil. La rémunération étant fixée à quinze dollars par jour pour chacun d'eux durant le temps consacré au travail de la commission, et, en outre, les frais de déplacement et cinq dollars par jour pour frais de subsistance en voyage.

4. L'enquête se poursuit. Le pénitencier de Kingston en fait l'objet.

5. Aucun rapport n'a encore été reçu.

RESERVE INDIENNE DE SAINT-PIERRE.

M. OLIVER demande:

1. Combien de terrains ont été vendus dans la réserve de Saint-Pierre?

2. Combien de patentes ont été émises en conséquence?

M. ROCHE:

1. Deux cent quarante.

2. Trois.

TRAVAUX PUBLICS DU COMTE DE RICHMOND.

M. KYTE demande:

1. Quelles sommes d'argent ont été dépensées pour travaux publics dans le comté de Richmond (N.-E.), depuis le 11 octobre 1911?

2. Quelle partie de ces sommes était insérée dans les crédits de 1911-1912?

3. Quel montant, ne formant pas partie des crédits de 1911-1912, a été dépensé pour ces travaux?

M. ROGERS:

1. La somme de $81,129.03.

2. Brise-lames de Black-Point, inscrit au budget, $5,000; brise-lames de l'Ardoise, inscrit au budget, $4,300; brise-lames de Petite-Anse, inscrit au budget, $10,000.

3. Arichat, édifice public, $1,348.21; Arichat, quai, $993.49; Anse-de-Babin, $191.65; Anse-de-Charles-Forest, $84.75; D'Escousse, crédits généraux pour dragage, $7,676.88; Fourchu, $117.12; Little-Harbour (Lower-L'Ardoise), $2,262.90; Louisdale, $3.26; Petit-de-Grat (crédits généraux pour dragage), $19,633.81; Port-Richmond, $94.59; River-Bourgeois (crédits généraux pour dragage), $18,737.41; Arichat-ouest, $2,708.78. Dépense totale à: Black-Point, $4,996.44; L'Ardoise, $2,099.94; Petite-Anse, $20,177.80. Total, $81,129.03.

IMMIGRATION EUROPEENNE.

M. OLIVER demande:

1. Le Gouvernement a-t-il concédé, ou promis de concéder une étendue de terrain dans l'Alberta pour le bénéfice d'une entreprise d'immigration européenne?

2. S'il en est ainsi, quels sont les townships concédés?

3. A quels termes et conditions ont-ils été concédés?

4. Quel est le nom de la société avec laquelle le Gouvernement a conclu cette entente?

M. ROCHE:

1. Non.

2, 3 et 4. Répondu sous le n° 1.

COURRIER DE PICTOU.

M. MACDONALD demande:

1. Quel est le nom du courrier entre Pictou et Saltsprings, comté de Pictou?
2. Depuis combien de temps fait-il ce service?
3. Quel montant reçoit-il?
4. Fait-il ce service à l'entreprise?
5. Des soumissions ont-elles été demandées pour ce service? Dans l'affirmative, quels étaient les soumissionnaires et le montant mentionné dans chaque soumission?

M. PELLETIER:

1. J. A. Meagher.

2. Depuis le 1er mai 1913.

3. La somme de $790 par année.

4. En vue de l'extension éventuelle du service de factage rural au district en question, on a jugé qu'il n'y avait pas lieu d'en adjuger régulièrement l'entreprise. Le courrier actuel est employé provisoirement jusqu'à ce que des arrangements définitifs aient été conclus dans le cas où le département déciderait d'établir un service de factage rural.

5 et 6. Répondu sous le n° 4.

CAISSE DE PREVOYANCE DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. MACDONALD demande:

1. William Harris, déchargeur à Pictou, a-t-il été mis à sa pension sous le régime de la loi de la Caisse de prévoyance de l'Intercolonial?
2. S'il en est ainsi, à quelle date et quel est le chiffre de sa pension?

M. COCHRANE:

1. Oui.

2. (a) Le 1er décembre 1912; (b) La somme de $20 par mois.

FABRIQUES DE MACHINES AGRICOLES.

M. NEELY demande:

1. Quel était le nombre des fabriques de machines agricoles en activité en Canada en 1911?
2. Quel était le chiffre du capital engagé dans ces industries?

M. FOSTER:

1. Soixante et dix-sept.

2. La somme de $45,232,098.

ELEVATEUR-ENTREPOT DE CALGARY.

M. BUCHANAN demande:

Le Gouvernement se propose-t-il d'établir un élévateur autre que celui d'entreposage intérieur situé à Calgary, dans la province d'Alberta? Dans l'affirmative, à quel endroit?

M. FOSTER: Non, pas pour le moment.

BUREAU DE POSTE DE SAINT-JOSEPH DE SOREL.

M. CARDIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il été informé que le directeur de la poste de Saint-Joseph de Sorel, M. Champagne, a transporté le bureau de poste dans un autre endroit que celui où il avait été d'abord placé?
2. Etait-il autorisé à le faire?

M. PELLETIER:

1. Le directeur de la poste a demandé l'autorisation de transporter le bureau dans un nouveau magasin dont il a fait l'acquisition.

2. La question est à l'étude.

SERVICE DU COURRIER D'ANTIGONISH.

M. W. CHISHOLM demande:

1. Le département des Postes a-t-il reçu quelque pétition ou pétitions pour un service quotidien du courrier entre Lower-South-River et South-Side, port d'Antigonish?
2. Dans l'affirmative, quelle décision le département a-t-il pris à ce sujet?
3. Le département a-t-il l'intention d'établir ce service? Dans l'affirmative, quand?

M. PELLETIER: On nous a prié de modifier et d'améliorer le service du courrier dans ce district, mais jusqu'ici l'inspecteur des postes n'a pu trouver une combinaison qui fût acceptable de tous les intéressés. La question est toujours à l'étude.

GREVE DE L'ILE DE VANCOUVER.

M. VERVILLE demande:

1. A quelle date le rapport du commissaire Price sur les troubles ouvriers de la Colombie-Anglaise a-t-il été remis au département ou au Gouvernement?
2. Quand l'impression en a-t-elle été ordonnée?
3. Quand a-t-il été rendu public?

M. CROTHERS:

1. Un sommaire du rapport, suivi du texte des conclusions au complet, nous est parvenu le 14 août 1913, et le texte complet du rapport nous est arrivé le 21 août 1913.

2. La réquisition du département pour son impression fut transmise à l'Imprimerie nationale le 9 octobre 1913.

3. La distribution générale a été commencée le 17 novembre 1913.

AGENT D'IMMIGRATION D'ANTIGONISH.

M. W. CHISHOLM demande:

1. Colin F. McKinnon, de Taylor's-Road, comté d'Antigonish, a-t-il été employé par le département de l'Intérieur à titre d'agent ou officier spécial d'immigration, ou à tout autre titre pendant une partie de l'année dernière?
2. Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé et quand a-t-il cessé d'être employé comme tel?
3. Pourquoi a-t-il été remercié de ses services?
4. Quelle rémunération a-t-il reçue?
5. Quel montant a-t-il reçu pour ses services, y compris ses dépenses?

M. ROCHE:

1. Oui, en qualité d'agent spécial de l'immigration en Grande-Bretagne.

2. Le 30 janvier 1913; le 10 mai 1913.

3. Il n'avait été nommé que pour trois mois.

4. Cent dollars par mois et ses dépenses réelles de voyage.

5. La somme de $729.48.

PERCEPTEUR DE LA DOUANE A ROSTHERN.

M. McCRANEY demande:

1. Pour quelle raison Tobias Unruh a-t-il été destitué comme sous-agent des terres fédérales et percepteur des douanes à Rosthern (Sask.)?

2. Qui a demandé la destitution de M. Unruth?

M. REID: Tobias Unruh fut révoqué des fonctions de sous-percepteur des douanes parce qu'il n'avait jamais été nommé définitivement à cet emploi, qu'il a rempli depuis le 4 août 1911 et aussi parce que M. Donald Maclean, candidat à la dernière élection fédérale, a fourni l'information que ce sous-percepteur avait pris une part active aux dernières élections générales, provinciales et fédérales.

LA RESERVE INDIENNE HEATHERTON.

M. CHISHOLM demande:

1. Quand est expiré ou doit prendre fin le bail de ce qu'on appelle les jardins indiens de la réserve indienne Heatherton (N.-E.)?

2. Le renouvellement du bail a-t-il été demandé?

3. Est-ce l'intention du département de le renouveler?

4. Dans la négative, les jardins indiens seront-ils loués par voie d'adjudication sur soumissions?

5. Quand des soumissions seront-elles demandées?

M. ROCHE:

1. Le 1er juin 1914.

2. Non.

3. La question n'a pas encore été étudiée.

4 et 5. Répondu sous le n° 3.

LE PERCEPTEUR DES DOUANES A ROSTHERN.

M. McCRANEY demande:

Qui est sous-agent des terres fédérales à Rosthern (Sask.) et quel est son salaire?

M. REID:

M. E. St. George Hodgson est le sous-percepteur des douanes à Rosthern, Saskatchewan. Son traitement est de $600 par année.

CONSTRUCTION DU TRANSCONTINENTAL.

*M. GRAHAM demande:

1. A-t-il été fait quelque changement dans le caractère de la structure sur la ligne du chemin de fer national transcontinental sur la petite rivière Mistongo à la station 1040, à l'est de Cochrane?

2. Dans l'affirmative, de quelle nature est le changement?

[M. Roche.]

3. Qui est responsable du changement?

4. Le changement a-t-il été nécessité par suite de défectuosités dans les travaux antérieurs?

M. COCHRANE:

1. Oui.

2. En substituant une travée à longerons en acier de 100 pieds, à une arche de 6 pieds qui a été emportée par un éboulis de glaise.

3. L'ingénieur en chef.

4. Non.

SERVICE POSTAL ENTRE NORTH-SHORE ET HUBBARD.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. Quel est l'entrepreneur du transport des malles entre North-Shore et la station de chemin de fer de Hubbard, comté d'Halifax (N.-E.)?

2. Quand a-t-il été accordé?

3. Des soumissions ont-elles été demandées pour ce service? Dans l'affirmative, de quelle manière?

M. PELLETIER:

1. L. W. Dauphinee.

2. Le sept juin 1913; l'entreprise a commencé à courrir le premier juillet 1913?

3. M. Dauphinee s'est offert d'exécuter ce service à un prix plus bas que tous ceux payés précédemment et comme il s'agissait d'un montant inférieur à $200 par année, le ministère n'a pas cru devoir demander de soumissions.

PENSION DE RETRAITE AUX COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER.

M. BUCHANAN demande:

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux a-t-il l'intention, quand il fera la refonde de la loi des chemins de fer, d'insérer dans la dite loi un article autorisant le Gouverneur en conseil à donner une pension de retraite aux membres de la commission des chemins de fer dont le service sera terminé?

M. COCHRANE: Non.

LOI D'IRRIGATION.

M. BUCHANAN demande:

Le Gouvernement a-t-il l'intention de modifier la loi d'irrigation en prescrivant que les colons sur des terres irrigables seront tenus d'y établir un système de drainage souterrain?

M. ROCHE: La question est à l'étude.

COMMISSIONS D'ETUDES SUR L'ELEVAGE ET LES PATURAGES.

M. BUCHANAN demande:

1. Quelles sont, parmi les recommandations proposées par la commission chargée d'étudier l'administration actuelle des terres utilisées pour des fins d'élevage et de pâturage, celles que le département de l'Intérieur va adopter?

2. Si aucune décision n'a été prise, quand peut-on s'attendre à ce qu'une décision soit

prise, et alors sera-t-elle soumise au Parlement?

M. ROCHE:

1. La question est actuellement à l'étude.

2. Dans un avenir rapproché. Oui.

GARDIENS DE PHARES SUR LA RIVIERE OTTAWA.

*M. BOYER demande:

1. Quels étaient les gardiens de phares et lumières, sur la rivière Ottawa, aux points nommés, en 1908: Rigaud, Saint-Placide, Pointe-aux-Anglais, île Cadieux, Graham, Vaudreuil, Sainte-Anne-de-Bellevue et l'île Perrot?

2. Quel était le salaire de chacun d'eux?

3. Quels sont les gardiens actuels et leurs salaires?

M. HAZEN:

1 et 2. (a) A Rigaud, A. Malette, $150 par année. (b) à Saint-Placide, Jos. Lafleur, $170 par année. (c) à Pointe-aux-Anglais, L. H. Masson, $250 par année. (d) à Pointe-à-Cadieux, S. Poirier, $180 par année. (e) à Graham-Front, Wm Graham, $75 par année. (f) à Graham-Back, X. Sicard, $75 par année. (g) à Vaudreuil*. (h) à Sainte-Anne-de-Bellevue, J. L. Stocker, $150 par année. (i) à l'île Perrot, André McNab, $130 par année.

3. (a) O. Malette, $210 par année; (b) U. Dubreuil, $230 par année; (c) A. Labrosse, $275 par année; (d) S. Poirier, $260 par année; (e) Emploi vacant; (f) E. Lavigne, $90 par année; (g)*; (h) E. Pilon, $180 par année; (i) O. D'Anjou, $140 par année.

*Il n'existe aucun phare portant le nom de Vaudreuil. Si l'honorable député veut bien fournir des renseignements plus précis et donner le nom du gardien actuel, cette partie de la question recevra sa réponse plus tard.

Dans chaque cas, les salaires payés sont maintenant plus élevés qu'en 1908. Cela est dû à ce que le 1er janvier 1911 les salaires attribués aux diverses catégories de phares ont été augmentés.

QUAI DE RIGAUD ET DE VAUDREUIL.

*M. BOYER demande:

1. Quels ont été les revenus des quais de Rigaud et Vaudreuil pour les années 1908-1909 et 1910-1911?

2. Quel est l'arrangement qui existe entre le Gouvernement et les personnes qui ont la garde de ces quais?

M. HAZEN: Les perceptions à Rigaud ont été en 1908-1909, de $68.83; en 1910-1911, de $105.39. Les perceptions à Vaudreuil en 1908-1909, rien; en 1910-1911, de $48.07.

Le quai de Vaudreuil n'est devenu la propriété du ministère de la Marine et des Pêcheries qu'en 1910.

2. La rétribution accordée au gardien du quai de Vaudreuil est de 50 p. 100 du montant des perceptions. La rétribution accordée au gardien du quai à Rigaud est de 50 p. 100 du montant perçu.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

M. Law.—Relevé faisant connaître quelle a été la somme dépensée par le Gouvernement pour quais, brise-lames, travaux publics et dragage, dans le comté de Yarmouth, depuis le 11 octobre 1911, et à qui ont été payées les sommes ainsi dépensées.

M. Verville.—Relevé faisant connaître combien d'industries de lainages sont en opération en Canada; où elles sont situées, dans quelle province, cité, ville ou village; quel est le nombre de personnes employées dans chacune; et quel a été le montant de la production dans chaque établissement en 1913.

M. Sutherland.—Etat indiquant le nombre respectif d'ouvriers de ferme et de domestiques placés par les agents de placement du Gouvernement en 1912 et 1913, les comtés dans lesquels ils ont été placés et le montant de la commission payée.

M. Sutherland.—Copie de tous rapports faits par les inspecteurs des agents chargés de placer des ouvriers de ferme et des domestiques en Canada en 1912 et 1913.

M. Graham.—Copie de toute correspondance et documents échangés entre le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres ou de ses officiers et quelques-uns des officiers de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, au sujet des questions soumises à sir Wm White par le Gouvernement, la commission du Transcontinental ou la commission chargée de faire une enquête sur la construction du chemin de fer national transcontinental; et aussi de toute correspondance échangée entre un membre ou un fonctionnaire de l'une des commissions susmentionnées et le ministère de la Justice concernant ces questions.

M. Emmerson.—Copie de tous les documents, lettres, correspondance, instruction, rapports, évaluations, nominations d'évaluateurs, recherches de titres ou autres actes de vente dans l'un quelconque des départements de l'administration, ou dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton, se rapportant en quoi que ce soit à l'achat par le chemin de fer Intercolonial d'un immeuble à Moncton (N.-B), au coin des rues Archibald et Main, autrefois la propriété, de son vivant, de feu P. S. Archibald, I.C., et maintenant occupé comme résidence par le surintendant général de l'Intercolonial, M. F. P. Brady; aussi, de tous les comptes, sommaires de dépenses pour réparations aux constructions sur le dit immeuble; aussi, de tous comptes, commissions, etc., payés à des avocats, procureurs ou autres personnes en solde de recherches, préparation et passation d'actes; aussi, un relevé de toutes les sommes payées à titres d'honoraires et frais en rapport avec l'acquisition de cet immeuble ou l'obtention du titre de la propriété.

M. Emmerson.—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions, rapports, correspondance et autres documents en la possession de quelque département administratif ou de quelque membre du Gouvernement concernant ou se rapportant en quelque manière au projet de construction d'un tronçon de ligne ou d'un ga-

rage pour relier le quai public de Sackville (N.-B.), au chemin de fer Intercolonial à cet endroit; et aussi copie de toutes lettres, télégrammes et autre correspondance échangés entre toute personne ou personnes et tout membre quelconque du Gouvernement.

M. Neely.—Etat indiquant les noms, la date de la nomination, la durée du service et la nature des fonctions de chacun des employés du ministère de l'Intérieur, dans le service extérieur, depuis le 1er janvier 1912 jusqu'au 31 décembre 1913, non mentionnés dans la liste du service civil pour 1912 ou 1913.

M. Neely.—Copie de toute correspondance, télégrammes et autres documents concernant la révocation de James T. Richardson, sous-percepteur des douanes à Humboldt (Sask.), et la nomination de son successeur.

M. Neely.—Copie de tous télégrammes, correspondance et autres documents concernant la révocation de T. J. Oliver, agent des terres fédérales à Humboldt (Sask.), sa nomination à ses fonctions actuelles et la nomination de son successeur à Humboldt.

M. Neely.—Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, instructions et autres documents relatifs à la révocation de H. S. McKechnie, agent des terres fédérales, à Prince-Albert (Sask.), et à la nomination de son successeur.

M. Séguin.—Copie de tous rapports, mémoires, correspondance et documents de toute nature, se rapportant à la construction d'un quai en la ville de L'Assomption, ainsi que de toutes requêtes et correspondances, demandant ou s'opposant à telle construction jusqu'à date et expliquant pourquoi on n'a pas procédé à la construction de tel quai autorisé par les crédits de 1911-1912.

M. Séguin.—Copie de toutes correspondances, rapports, pétitions et documents échangés par et avec le ministère des Travaux publics depuis le 21 septembre 1911 jusqu'à date, expliquant pourquoi on n'a pas procédé à la construction de l'édifice public autorisé en la ville de Saint-Lin-des-Laurentides, dans le comté de L'assomption, par les crédits de 1911-1912.

M. Kyte.—Copie de toute correspondance, télégrammes, pétitions et mémoires reçus par le très honorable R. L. Borden, premier ministre du Canada, ou tout autre membre du cabinet, depuis le 1er octobre 1911 de J. A. Gillies, écr., de Sydney, ou de personnes résidant dans le comté de Richmond (N.-E.), concernant la dépense de deniers publics pour travaux publics dans le dit comté de Richmond.

M. Kyte.—Copie de toute correspondance, télégrammes, pétitions et mémoires reçus par le très honorable R. L. Borden, premier ministre du Canada, ou par le ministre des Chemins de fer et des Canaux, de J. A. Gillies, écr., de Sydney (N.-E.), ou de personnes résidant dans le comté de Richmond (N.-E.), concernant l'achat, par le Gouvernement, du chemin de fer du Cap-Breton et des édifices d'une ligne de chemin de fer allant de Saint-Pierre à Sydney et à Louisbourg, et de toutes réponses faites à iceux.

M. Neely.—Copie de toutes lettres, papiers, rapports, d'inspecteurs de homesteads, déclaration et tous autres documents, se rapportant en quelque manière à l'inscription de homestead, de James Bruce pour le ¼ sud-est de la section 36, tomnship 49, rang 27, à l'ouest du 2e méridien, et à sa cancellation.

M. Emmerson.—Relevé faisant connaître la proportion du trafic comparatif d'entier parcours des voyageurs entre Montréal et les endroits de l'est des Provinces maritimes; des stations intermédiaires vers l'est; des endroits de l'est allant à l'ouest sur Montréal, et des endroits situés à l'ouest de Montréal, par les chemins de fer intercolonial et canadien du Pacifique, respectivement, au cours des années 1911, 1912 et 1913, respectivement;—aussi, copie de tous les documents, reddition de comptes, rapports, liste de taux, états ou correspondance en dépôt dans le département des Chemins de fer et des Canaux, ou dans les bureaux du chemin de fer à Moncton, faisant connaître les sommes comparatives, ou la répartition de ce trafic, perçues par les dits chemins de fer, respectivement, au cours des années susdites, ou pendant toute autre période au cours des sept dernières années et pendant lesquelles les trains désignés sous les noms de Maritime Express, Ocean Limited, Atlantic Express ou Canadian Pacific Express ont été en activité sur les lignes respectives de ces voies ferrées; et de plus quelle proportion de ce trafic a été fournie par chacune de ces classes de trains, respectivement.

M. Graham.—Copie de toutes annonces, soumissions, contrats et correspondance se rapportant à l'embranchement projeté du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard sur New-London.

M. Maclean (Halifax).—Copie de tous les avis publics, soumissions, contrats, documents, lettres et correspondance, se rapportant à la fourniture de charbon pour l'édifice public fédéral à Lunenburg (N.-E.).

M. Maclean (Halifax).—Copie de tous documents, arrêté du conseil, correspondance, télégrammes, soumissions, comptes, pièces justificatives, etc., concernant la construction d'un pont ou de travaux entre le continent et l'île Bouthillier, South-West-Cove, comté de Lunenburg (N.-E.).

M. Maclean (Halifax).—Copie de toutes pétitions, mémoires, lettres, télégrammes, papiers et documents reçus par quelque département du Gouvernement canadien ou quelqu'un des ministres de la part de quelque compagnie, corporation, personne ou personnes demandant l'enlèvement de tous droits de douane sur le blé ou ses produits importés en Canada, ou protestant contre toute diminution ou abolition desdits droits, et de toutes réponses faites dans l'espèce.

M. Maclean (Halifax).—Copie de tous les contrats, soumissions, bordereaux de paie, pièces justificatives, lettres, correspondance et documents se rapportant aux travaux publics suivants récemment exécutés dans le comté de Shelburne (N.-E.), savoir: brise-lames et quai à Froude's-Point, brise-lames à Jordan-East; quai à Shelburne; quai à Port-Clyde; brise-lames à Blanche-Point; quai à Centreville; quai à West-Head; caissonnement, etc., à Matthew's-Lake et curage du chemin à Round-Bay.

M. Maclean (Halifax).—Copie de tous les comptes, notes, reçus et pièces justificatives en rapport avec les services de N. W. White, au cours de 1912 et 1913, en qualité de commissaire chargé de faire une enquête au sujet des terres des sauvages dans la province de la Colombie-Anglaise.

M. Maclean (Halifax).—Relevé faisant connaître en détail les sommes payées à Ward Fisher, de Shelburne (N.-E.), inspecteur des pêcheries, années 1912 et 1913, pour salaire, dépenses de bureau, frais de voyage et toutes autres dépenses.

M. Maclean (Halifax).—Relevé faisant connaître le nombre et les attributions des commis-

sions ordonnées ou constituées, en vertu de la loi des enquêtes, depuis le 1er octobre 1911, le but ou l'objet de leur création, le nom du commissaire ou ceux des commissaires, et le coût de chaque commission à ce jour.

M. Maclean (Halifax).—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, etc., depuis le 1er octobre 1911, se rapportant à la nomination d'un maître de poste à Upper-Ohio, comté de Shelburne (N.-E.).

M. Robb.—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et comptes concernant l'achat, en 1913, de tous chevaux, bêtes à cornes, moutons et porcs pour le département d'Agriculture, dans la province de Québec, les fermes expérimentales ou pour l'amélioration de l'espèce; aussi, état indiquant la commission et honoraires payés à qui, pour ou à compte des dits achats.

M. Chisholm (Inverness).—Etat donnant:

1. Les noms et adresses postales de tous les vétérans du comté d'Inverness (N.-E.), ayant servi lors des incursions des fénians qui ont demandé la gratification accordée par la loi à cet effet, et la date de ces demandes;

2. Les noms et adresses postales de toutes les veuves et héritiers de ces volontaires dans le dit comté qui ont demandé le paiement de cette gratification, et la date de ces demandes;

3. Les noms et adresses postales des dits vétérans, veuves et héritiers dans le dit comté à qui cette gratification a été payée, et la date de ces paiements;

4. Les noms et les adresses postales de toutes les veuves et héritiers des dits vétérans dans le dit comté, dont les demandes ont été rejetées ou ajournées par le département de la Milice et de la Défense, et les raisons du rejet où de l'ajournement.

M. Truax.—Copie de toute correspondance et autres documents concernant la construction d'un bureau de douane dans le village de Chesley, comté de Bruce-sud.

M. Macdonald.—Etat donnant les noms et adresses postales de toutes les personnes résidant dans le comté de Pictou (N.-E.), qui ont demandé la gratification accordée aux volontaires qui ont servi lors des incursions des fénians, de celles qui l'ont reçu, et de celles à qui elle a été refusée, ainsi que la raison du refus, et les demandes encore en suspens; aussi, copie de toute correspondance, télégrammes et autres communications échangées entre le département et C. E. Tanner, de Pictou (N.-E.), à ce sujet.

M. Sinclair.—Etat indiquant le nombre des criminels élargis sur parole, dans les divers pénitenciers du Dominion, pendant l'année terminée le 31 mars 1913, la nature du délit pour laquelle chacun de ces prisonniers a été condamné et indiquant en même temps s'il s'agissait d'un premier, d'un second ou d'un délit subséquent.

Sir Wilfrid Laurier.—Copie de tous arrangements entre le Gouvernement et les diverses provinces aux termes de la loi sur l'instruction agricole.

Sir Wilfrid Laurier.—Copie de toutes pétitions des chasseurs de phoques à fourrure de la Colombie-Anglaise pour réclamations provenant de la cessation de la chasse pélagique, et de toute correspondance à ce sujet.

Sir Wilfrid Laurier.—Copie de l'arrêté du conseil nommant une commission pour faire une enquête sur le coût de la vie.

Sir Wilfrid Laurier.—Copie de tous arrêtés du conseil depuis le 1er juin dernier modifiant en quelque manière les taux de droits établis par la loi des douanes.

Sir Wilfrid Laurier.—Copie de toute correspondance depuis le 1er janvier dernier au sujet de la convocation d'une conférence impériale sur la défense navale.

Sir Wilfrid Laurier.—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant le rapport et les recommandations de la commission nommée en vertu de la loi des enquêtes par la United Shoe Machinery Company.

Sir Wilfrid Laurier.—Copie de tous les documents, lettres, correspondance, télégrammes, etc., se rapportant aux différends industriels, au cours de l'année 1913, entre les patrons et les employés de l'une quelconque des compagnies qui exploitent des mines de charbon sur l'île de Vancouver, et aux difficultés qui s'y sont produites, de toute correspondance échangée, soit avant soit après l'année 1913, au sujet de ces différends; et, particulièrement, de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents, adressés au premier ministre, à l'honorable ministre du Travail ou l'un ou l'autre des fonctionnaires du département du Travail, ou provenant de l'une ou l'autre des personnes susdésignées, touchant les essais de conciliation en rapport avec ces différends, ou adressés à l'honorable ministre de la Milice ou à l'un ou l'autre des fonctionnaires du département de la Milice, et à l'honorable ministre de la Justice ou l'un ou l'autre des fonctionnaires du département de la Justice, ou provenant de l'une ou l'autre des personnes sus-désignées, au sujet de l'appel sous les armes de la milice en rapport avec ces différends; et un relevé des arrestations opérées et des sentences prononcées, s'il en est, pour transgressions des lois; aussi, copie des témoignages entendus et des rapports des enquêtes faites par l'honorable ministre du Travail, M. Samuel Price, commissaire nommé par le département du Travail, et le sous-ministre du Travail; ainsi qu'un relevé des dépenses occasionnées par ces enquêtes, et des autres dépenses encourues par l'un ou l'autre des départements de l'administration par suite de ces différends ou des difficultés qui en ont découlé.

M. Chisholm (Antigonish).—Copie du contrat, les annonces pour soumissions et des soumissions reçues ainsi que du contrat octroyé l'année dernière pour le transport de la malle entre Merigonish et Malignant-Cove, et de tous les documents, lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quoi que ce soit à ce sujet.

M. Chisholm (Antigonish).—Copie du contrat conclu l'an dernier pour transporter les malles entre North-Lochaber et Collegeville, et de toutes lettres, télégrammes et correspondance concernant ce service et l'adjudication du contrat.

M. Law.—Etat donnant les noms et adresses postales de toutes personnes du comté de Yarmouth (N.-E.), qui se sont adressées au département de la Milice et de la Défense pour obtenir la gratification accordée aux volontaires qui ont servi lors des incursions des fénians, la date à laquelle chaque demande a été reçue, les noms et adresses des bénéficiaires et les noms et adresses des personnes qui n'ont pas obtenu la gratification avec la raison pour laquelle elles n'ont rien reçu.

M. Chisholm (Antigonish).—Copie de toutes les annonces pour soumissions et des soumissions reçues ainsi que du contrat octroyé l'année dernière pour le transport de la malle entre Antigonish et Livingston's-Cove, et de tous les documents, lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quoi que ce soit à ce sujet.

Sir Wilfrid Laurier.—Copie de toutes protestations, s'il en est, par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique contre les changements de rampes sur la ligne du chemin de fer national transcontinental entre Winnipeg et l'est, et les facilités terminales à Québec; de toutes approbations subséquentes des dits changements, s'il en est, par la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique; et de toute correspondance à ce sujet.

M. Maclean (Halifax).—Etat donnant les noms et les domiciles de toutes les personnes résidant dans les comtés de Halifax, Hants, King, Annapolis, Digby, Queen, Shelburne, Lunenburg et Colchester (N.-E.), qui ont demandé la gratification accordée aux volontaires qui ont servi lors des incursions des fénians, et faisant connaître lesquelles ont déjà reçu gratification, lesquelles ont été refusées et pourquoi, et quelles demandes sont encore en suspens.

Sir Wilfrid Laurier.—Copie de l'arrêté du conseil nommant une commission aux fins d'embellir la cité d'Ottawa et les environs, de toute correspondance à ce sujet, et de tous rapports faits par la commission jusqu'à date.

M. Turriff.—Copie de toutes les lettres et de tous les télégrammes en rapport avec la destitution du maître de poste de Fletwode, Saskathewan, et le déplacement du bureau de poste.

Sir Wilfrid Laurier.—Copie de toutes protestations, s'il en est, par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique contre les changements de rampes sur la ligne du chemin de fer national transcontinental entre Winnipeg et l'est, et les facilités terminales à Québec; de toutes approbations subséquentes des dits changements, s'il en est, par la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique; et de toute correspondance à ce sujet.

M. Robb.—Copie de tous papiers, documents, correspondance, lettres et télégrammes concernant la destitution de Jos. H. Lefebvre, maître de poste à Howick-Station, comté de Châteauguay, et la nomination de son successeur.

M. Sinclair.—Copie de tous arrangements faits et passés entre le département de la Marine et des Pêcheries, ou le Gouvernement, et des compagnies de chemins de fer et des messageries, y compris l'Intercolonial, concernant le transport du poisson frais par train de fret rapide ou par messageries, depuis l'année 1906; aussi, copie de toutes garanties données à des compagnies de chemins de fer ou de messageries par le Gouvernement ou quelqu'un de ses départements au sujet de ce transport, avec un état de tous déboursés faits par le département de la Marine et des Pêcheries, chaque année, aux termes des dits arrangements ou garanties, faisant la distinction entre les déboursés faits à compte du transport par train de fret rapide et les déboursés à compte du transport par messageries; aussi, état donnant le nombre de wagons-glacières, subordonnément à garantie par le département de la Marine et des Pêcheries, expédiées par train de fret rapide de Mulgrave ou Halifax à Montréal, chaque année civile depuis 1906, et le nombre de tonnes de marchandises transportées par ces wagons chaque année; aussi, le nombre de wagons-glacières de messageries expédiés de Mulgrave et Halifax à Montréal, jusqu'au 31 décembre 1913, aux termes d'un arrangement conclu depuis 1911 entre le département de la Marine et des Pêcheries et les compagnies de chemins de fer ou de messageries, ou les deux; aussi, le nombre de tonnes de poisson frais transportées par des compagnies de messageries avant le 31 décembre 1913, aux termes de l'arrangement en dernier lieu mentionné; aussi, le montant payé jusqu'au 31 décembre 1913 par le département de la Marine et des Pêcheries, aux termes de l'arrangement en dernier lieu mentionné; aussi, le nombre de tonnes de poisson frais transportées par des compagnies de messageries de Mulgrave et Halifax à des points dans l'ouest depuis 1906, dont le Gouvernement a payé un tiers du transport, mais non conformément aux termes du dit arrangement conclu, comme il est dit ci-dessus, depuis 1911.

M. Sinclair.—Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, de toute nature, se rapportant aux demandes de participation aux allocations des vétérans de la campagne des fénians dans la comté de Guysborough (N.-E.), ou touchant en quoi que ce soit les réclamations produites en l'espèce.

M. Maclean (Halifax).—Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., concernant le renvoi de M. Hicks, de Bridgetown (N.-E.), du service des douanes en 1913.

M. Maclean (Halifax).—Copie de toutes soumissions, contrats, documents, papiers et correspondance concernant le transport de la malle entre Bridgetown et Port-Lorne, Hampton et Parker's-Cove en 1912.

M. Maclean (Halifax).—Copie de tous papiers, rapports, documents, correspondance, plans, etc., concernant un édifice public projeté à Bear-River (N.-E.), et l'achat d'un emplacement à cette fin.

M. Maclean (Halifax).—Copie de toutes demandes, documents, papiers, correspondance, etc,. concernant la demande formulée par Edward Walker, de New-Ross, comté de Lunenburg (N.-E.), pour la gratification accordée aux volontaires qui ont servi lors des incursions des fénians.

M. Oliver.—Copie de tous les documents se rapportant à la concession du ¼ sud-est de la section 16, township 25, rang 5, à l'ouest du 5e méridien.

SERVICE POSTAL TRANSATLANTIQUE.

M. A. K. MACLEAN (Halifax) demande:

Copie de toute correspondance, papiers, télégrammes, mémoires, pétitions, etc., et un résumé des entrevues, négociations et conversations entre le département du Commerce ou tout autre département administratif et la Canadian Northern Railway, ou quelques-uns de ses directeurs, officiers ou serviteurs,—les officiers ou gérants de la Royal Line of Steamhips, —toute chambre ou chambres de commerce,— et toutes personne ou personnes, concernant le choix du port de Saint-Jean (N.-B.), comme port de relâche des steamers subventionnés, le "Royal George" et le "Royal Edward" faisant le service du courrier maritime pendant la saison d'hiver de 1913-1914.

Monsieur l'Orateur, je désire mettre à profit l'occasion qui m'est offerte de discuter la convention relative au service postal transatlantique, le choix des ports d'hiver pour ce service, et ce que je crois être l'injustifiable immixtion du Gouvernement dans le choix de ces ports.

Il devint nécessaire, il y a quelques mois, par suite d'une convention conclue il y a un an avec certaines compagnies de navigation pour le transport des dépêches sur l'Atlantique, de choisir et de désigner le

port auquel ces dépêches en hiver seraient reçues et d'où elles partiraient. Cette question naturellement n'avait d'intérêt que pour les deux seuls ports qui, sur l'Atlantique, pouvaient convenir à cette fin; je veux dire Halifax et Saint-Jean. Ces deux villes, en effet, s'agitèrent fort à cette occasion, mais je n'ai voulu prendre parti ni pour l'un ni pour l'autre.

Je n'entends point discuter cette affaire simplement au point de vue des mérites respectifs de ces deux ports. Mieux vaut attendre pour cela l'examen de la prochaine convention. Le transport du courrier sur l'Atlantique, qui coûte au pays un million, intéresse toutes les provinces. Chacune d'elles est grandement intéressée à la promptitude avec laquelle les dépêches d'outre-mer sont reçues et distribuées dans tout le Canada.

D'après ce que j'ai vu se produire au cours des quelques derniers mois, je crois pouvoir déclarer que le Gouvernement a mis, sans nécessité et sans motifs plausibles, des entraves à l'exécution du traité relatif au transport du courrier sur l'Atlantique, en ce qui concerne le service d'hiver. Cette ingérence de la part du Gouvernement demande des explications.

Je ferai observer à la Chambre que, jusqu'à l'année dernière, la coutume des compagnies de navigation était de prendre le courrier à Halifax sur les bateaux en partance pour les ports britanniques et de l'y descendre au retour. Cette manière de faire a existé pendant un certain nombre d'années, mais les compagnies de navigation n'en étaient pas, je crois, absolument satisfaites. Quoi qu'il en soit, un nouveau marché a été conclu l'année dernière entre certaines compagnies de navigation et le directeur général des Postes du Canada, en vertu duquel les compagnies s'engageaient à un service plus fréquent, avec faculté de choisir elles-mêmes les ports canadiens d'arrivée et de départ pour l'été et pour l'hiver. Quant au service d'été, les compagnies devaient faire choix ou de Montréal ou de Québec, ou même adopter l'une ou l'autre de ces villes indifféremment. Je crois que, dans tous les cas, le courrier devait être descendu à Québec. Pour l'hiver, les compagnies pouvaient à leur choix adopter ou Halifax ou Saint-Jean. En présentant cette convention à la Chambre, l'année dernière, le directeur général des Postes a dit, relativement aux ports à choisir pour le service d'hiver:

> Les paquebots pourront partir du port qu'il plaira aux compagnies d'adopter, pourvu qu'ils ne partent pas d'ailleurs que d'un port canadien, à savoir: Montréal ou Québec en été et Saint-Jaen ou Halifax en hiver.
>
> M. PUGSLEY: Pas tous les deux?
>
> M. PELLETIER: Halifax ou Saint-Jean, au choix des adjudicataires; c'est-à-dire que ce choix serait déterminé uniquement par les convenances du service. Nous nous obligeons à livrer les dépêches à celui des ports que les compagnies choisiront, tant pour le service d'hiver que pour le service d'été.

C'était là de la part du Gouvernement une déclaration bien claire et bien explicite de la liberté qu'il laissait aux compagnies de navigation d'adopter pour l'hiver le port qui leur conviendrait. C'était manifestement l'intention du ministère, et, dans un discours prononcé à Saint-Jean en novembre dernier, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), traitant cette question si intéressante pour les habitants de cette ville et pour ceux du collège électoral dont il est le représentant, a émis la même idée. Voici ce que disait dans cette occasion le ministre de la Marine et des Pêcheries:

> Le transport du courrier entre le Canada et l'Angleterre constitue un problème qui, depuis bon nombre d'années, a fait l'objet de fréquentes discussions, et, dans le but d'améliorer ce service, comme aussi de le rendre plus fréquent, le ministre des Postes a, le printemps dernier, conclu de nouveaux arrangements, par lesquels huit paquebots de la ligne Allan, de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et de la compagnie de navigation du Canadian-Northern se chargeaient de ce service et s'engageaient à un transport plus fréquent des dépêches entre le Canada et la Grande-Bretagne, été comme hiver. Par les conventions antérieures, les paquebots-poste de la ligne Allan et du Pacifique-Canadien étaient tenus de laisser le courrier à Halifax, pour ensuite se rendre à Saint-Jean. En ce qui concerne le marché passé par les libéraux pour le transport-courrier, Saint-Jean ne comptait point. Ce que le public de cette ville demandait, c'était que chacun de ces ports pût être jugé à sa valeur et que les adjudicataires eussent la faculté de choisir sur l'Atlantique le port où seraient reçues et remises les dépêches qu'ils porteraient à travers l'océan. Une clause à cet effet a été insérée dans la convention faite en avril dernier par le ministre des Postes pour un service amélioré, convention qui doit se continuer pendant un an et qui exige trois voyages chaque semaine en été et deux en hiver, le courrier devant être livré et pris à bord des paquebots à Halifax ou à Saint-Jean au choix des entrepreneurs. De l'avis de tout le monde, ce devait être un moyen d'apprécier les mérites de ces deux ports pour l'exécution de ce service.

Là encore le Gouvernement indiquait d'une façon absolument claire ce qu'il entendait faire à l'égard du choix d'un port pour y prendre ou descendre le courrier. Selon le dire du ministre de la Marine, ce port était laissé au choix des compagnies, afin de pouvoir juger par l'expérience des mérites relatifs de Saint-Jean et d'Halifax comme ports

d'hiver pour les fins postales, ou afin de laisser aux compagnies un choix fort embarrassant pour l'administration. Cette faculté d'option laissée aux compagnies semble avoir plu aux chambres de commerce des villes de Saint-Jean et d'Halifax, bien que, tout d'abord, cette dernière ait, je crois, manifesté quelque opposition, je le suppose, à ce que depuis nombre d'années le courrier se prenait et se descendait à Halifax. Lorsque nous a été soumise cette convention l'année dernière, j'ai pensé qu'en somme elle était juste, quoi qu'il pût y avoir beaucoup à dire en faveur du choix d'Halifax comme port d'hiver, puisque ce port abrège la route et que sa supériorité à ce point de vue est bien établie. A la suite de cette convention, la ligne Allan, la ligne Royale et celle du Pacifique-Canadien, ainsi autorisées à faire comme elles le désireraient, ont adopté Halifax comme port d'arrivée et de départ pour le service des dépêches. Ça été de même ce port qu'a choisi la ligne White-Star, qui devait substituer ses paquebots à ceux que l'on désarmerait pendant la durée de la convention.

Nulle pression politique n'a influé sur ce choix des compagnies de navigation parties au traité. Sir Thomas Shaughnessy, président du Pacifique-Canadien, a publiquement déclaré, au cours d'une interview, que sa compagnie, en faisant ce choix, n'a nullement subi l'influence ou la pression de l'Etat. Un des motifs qui ont déterminé la compagnie à faire choix du port d'Halifax, affirme-t-elle, c'est le manque d'installations au port de Saint-Jean et, en outre, il lui répugnait de faire escale aux deux ports, comme le stipulaient les deux traités antérieurs. Du moins suis-je autorisé à affirmer que le choix du port d'Halifax par la compagnie du Pacifique-Canadien ne s'est inspiré que de l'excellence de ce port. Tout naturellement ce choix provoque de vives réclamations à Saint-Jean. Le mécontentement causé par ce choix des compagnies de navigation transatlantique fut si vif que les partisans du Gouvernement lui lancèrent l'anathème, lui faisant porter la responsabilité du choix de la compagnie. Il existe à Saint-Jean un club politique portant le nom du premier ministre, et si vive fut l'hostilité soulevée par le choix de la compagnie de navigation du Pacifique-Canadien et par la prétendue complicité du Gouvernement, que le bureau du club crut devoir démissionner.

M. HAZEN: Il n'en est absolument rien. L'honorable député a été mal renseigné.

[M. A. K. Maclean.]

M. MACLEAN: Mes renseignements ne sont nullement inexacts. Du moins les journaux de Saint-Jean et d'Halifax ont publié le fait, et je ne sache point qu'on l'ait nié. Au demeurant, le ministre en conviendra, les anathèmes de ce cercle ont librement donné cours à leur hostilité à cet égard. Quant à savoir s'ils ont poussé leur hostilité jusqu'au point de démissionner, cela a assez peu d'importance, et je me range volontiers à l'avis du ministre, affirmant qu'ils n'ont pas démissionné. La chose n'importe guère, et nous pouvons continuer a différer d'opinion à ce sujet. Telle était l'irritation publique à Saint-Jean au sujet de la décision des compagnies de navigation parties au traité que certains partisans du ministre de la Marine, paraît-il, le prièrent de remettre son portefeuille.

M. HAZEN: C'est inexact.

M. MACLEAN: Je me suis borné à observer que c'était la rumeur. Au cours de cette ardente polémique, les journaux ont peut-être publié des nouvelles inexactes. On affirmait que le ministre de la Marine s'employait activement auprès de la compagnie du Pacifique-Canadien pour l'engager à revenir sur sa décision, relativement au port qu'elle avait désigné dans le traité passé pour le transport des dépêches transatlantiques. Le ministre de la Marine ne saurait le nier. Ce qu'il faut retenir ici, c'est que les compagnies de navigation, que j'ai mentionnées, ont désigné le port d'Halifax comme celui qui servirait de terminus pour le service du transport des dépêches transatlantiques. Ce choix provoqua une vive hostilité à Saint-Jean, et il est évident que le Gouvernement ou les ministres individuellement intervinrent et s'efforcèrent de neutraliser le droit exercé par les compagnies contractantes dans le choix des ports, pour des raisons d'ordre politique. Je le répète, Dame rumeur veut que certains ministres d'Etat soient entrés en négociations avec la compagnie du Pacifique-Canadien dans le but d'engager cette dernière à abandonner le port d'Halifax pour celui de Saint-Jean. Or, la compagnie de navigation du Pacifique-Canadien demeura inexorable, paraît-il, et ne voulut pas renoncer au choix qu'elle avait fait du port d'Halifax. Il est malheureusement exact qu'une autre compagnie de navigation maritime, la Royal Line, propriété du Canadian-Northern, qui avait aussi désigné Halifax comme son port dans le traité intervenu, revint plus tard sur sa décision et désigna Saint-Jean, et

c'est précisément ce fait que je veux signaler au Gouvernement. Il est indéniable et conforme à la vérité des faits que cette modification fut le résultat de la pression exercée sur la compagnie par le Gouvernement ou par quelques ministres individuellement. Je l'affirme catégoriquement, jamais pareille volte-face n'aurait pu avoir lieu, sans l'extraordinaire pression exercée. La Royal Line faisait d'Halifax son port d'escale depuis plus de trois ans. Sir William Mackenzie, le président du Canadian-Northern, avait mainte fois déclaré en public et privément qu'Halifax continuerait d'être le port de cette ligne. A cette époque, la rumeur se répandit que, par suite du choix d'Halifax par la compagnie du Pacifique-Canadien, force serait à la Royal Line de choisir le port de Saint-Jean, afin d'y concilier les divers intérêts en jeu. Deux journaux publiés à Halifax—le "Morning Chronicle" et le "Halifax Herald"—ainsi que la chambre de commerce d'Halifax allèrent aux renseignements auprès du bureau du Canadian-Northern afin de savoir si cette compagnie songeait à pareille modification de ses projets.

La réponse fort catégorique apportée a ces trois demandes de renseignements par M. Hanna, le premier vice-président de la compagne Canadian-Northern, c'est que celle-ci ne songeait nullement à revenir sur sa décision que le port d'Halifax était celui de la Royal Line et qu'il le demeurerait. Or, peu après, cette compagnie annonça officiellement que ses deux paquebots, le "Royal-George" et le "Royal-Edward" partiraient du port de Saint-Jean au cours de l'hiver 1913-1914 et feraient de ce port-là même son service du transport des dépêches transatlantiques. Je n'hésite nullement à affirmer que le bureau de la Royal Line et le conseil d'administration du Canadian-Northern d'Halifax réclamèrent contre cette substitution du port de Saint-Jean à celui d'Halifax. J'affirme la chose catégoriquement, et mets au défi les ministres de nier l'exactitude de ce que j'avance. Peu après l'adoption du port de Saint-Jean, sir William Mackenzie y débarqua, retour d'Angleterre, et eut une conversation avec un représentant d'un journal de Saint-Jean. Naturellement, la conversation roula sur le service de transport des dépêches et l'adoption du port de Saint-Jean par sa compagnie, et voici ce qu'il aurait dit au journaliste en question:

Quant au terminus probable de notre ligne de paquebots transatlantiques en hiver, nous avons fait notre service d'Halifax même et cette route nous convient parfaitement

Je ne connais pas encore parfaitement les raisons qui ont provoqué les modifications effectuées cet hiver, et je ne saurais dire si elles se perpétueront. Au demeurant, nous n'avons pas encore élaboré de projet pour l'envoi de nos paquebots à Saint-Jean un autre hiver, et il est impossible de dire s'ils iront—

—Mais, sir William, le transport par rail est bien moins long, à partir de Saint-Jean, observe le reporter.

—Nous avons fait notre exploitation de concert avec l'Intercolonial et nous continuerons volontiers à le faire, répond-il.

Quant au président de la Royal Steamship Line il est évident que, pour le moment du moins, il était fort peu au courant des motifs qui ont provoqué le changement effectué dans le port terminus de la ligne. Il est en outre évident qu'il s'accommodait parfaitement du port d'Halifax adopté et utilisé par la compagnie depuis trois ans, et on serait au moins porté à croire que quelqu'un aurait exercé une pression quelconque sur cette dernière compagnie. Le "Standard", de Saint-Jean, journal favorable au Gouvernement, affirme que c'est à la demande de ce dernier que la compagnie Royal Line a fait ce changement. Je ne saurais me prononcer sur l'exactitude de cette affirmation. Le "Herald" d'Halifax, autre journal sympathique au Gouvernement, affirme qu'on a fait jouer de puissantes influences auprès de la compagnie en question, pour l'engager à abandonner le port d'Halifax. Evidemment, le ministre de la Marine prenait un vif intérêt à l'agitation qui régnait à Saint-Jean. Chose fort naturelle, du reste, et l'on conçoit qu'en circonstance aussi tragique, le ministre ait droit à nos sympathies. Immédiatement avant l'adoption du port de Saint-Jean, par la compagnie Royal Line, le ministre de la Marine, en compagnie du ministre des Travaux publics, se rendit dans cette ville et annonça publiquement que, pour le présent, cette compagnie utiliserait le port de Saint-Jean. Quand le ministre de la Marine alla faire cette déclaration à Saint-Jean, évidemment, il voulait qu'on lui fît honneur ou qu'on lui accordât le mérite du choix fait par cette compagnie. Aussi bien, suis-je autorisé à conclure que c'est grâce à la médiation et à l'influence du Gouvernement que tout cela est arrivé et que le ministre de la Marine a joué un rôle important en toute cette affaire. Sans aucun doute, certains ministres ont cherché à influencer la

compagnie du Pacifique-Canadien et à l'engager à revenir au port de Saint-Jean.

N'ayant pas réussi sur ce point, le Gouvernement ou des membres du Gouvernement ont pensé, je suppose, qu'ils pourraient s'attaquer à la compagnie de navigation qui était la plus vulnérable, et naturellement ils ont choisi la ligne qui fonctionne sous le nom de ligne Royale et qui appartient à la compagnie du Nord-Canadien. On pourrait avec raison protester contre la pression qui a été exercée sur cette ligne canadienne de navigation. Si le Gouvernement était autorisé à exercer une influence, il pourrait tout aussi bien l'employer contre le service de navigation de la compagnie du Pacifique-Canadien. C'est une compagnie de chemin de fer et de navigation solide, indépendante et puissante, et s'il y a quelque mérite dans les prétentions émises par les membres du Gouvernement pour que la ligne de navigation retourne au port de Saint-Jean, les fonctionnaires de la compagnie du Pacifique-Canadien étaient parfaitement en état de décider si la requête était digne ou non d'être prise en considération. D'autre part, chacun le sait, la compagnie du Nord-Canadien a demandé pendant des années—elle l'a fait durant la session dernière et elle le fera encore à l'avenir—les faveurs financières au Gouvernement et une pression pouvait facilement être exercée d'une manière très injuste sur cette compagnie spéciale de chemin de fer qui est propriétaire de la ligne Royale. Je déclare que cette intervention du Gouvernement, à propos de cette question, était dans tous les cas irrégulière, mais qu'elle l'était surtout quand elle était exercée contre une compagnie qui a souvent sollicité du Gouvernement et du Parlement des secours financiers.

Il n'est pas nécessaire pour moi d'en dire beaucoup plus long. Il a été affirmé dans les journaux de Saint-Jean et d'Halifax et par les amis du Gouvernement que la ligne Royale avait adopté le port de Saint-jean parce que le port d'Halifax de la compagnie n'offrait pas les facilités voulues. Je répondrai que je ne pense pas que les faits confirment cette déclaration. Le chemin de fer Pacifique-Canadien a été très satisfait d'adopter le port d'Halifax et le chef de la Compagnie de navigation a déclaré que les facilités offertes par le port d'Halifax étaient suffisantes pour leurs besoins, tandis qu'il n'était pas satisfait des installations du port de Saint-Jean. Les employés de la compagnie du Nord-Canadien étaient très contents des facilités que leur offrait le port d'Halifax. Il n'y a pas eu de présention émise par quelqu'un, au moment où les quatre compagnies contractantes choisirent le port d'Halifax en vertu des termes du contrat, et quelque temps après que le choix eut été fait, que les installations étaient imparfaites ou insuffisantes. De fait, les journaux de Saint-Jean, amis du Gouvernement, au moment où fut annoncé le choix des quatre compagnies contractantes, déclarèrent qu'au point de vue des aménagements, Halifax était beaucoup mieux partagé que Saint-Jean, bien que dans les deux cas, les installations ne fussent pas à la hauteur des besoins modernes. Je ne crois pas un seul instant qu'on pourra fournir aucune preuve venant d'une des compagnies contractantes ou du Gouvernement ou de quelques membres du Gouvernement disant qu'un changement de port a été effectué par la ligne Royale, de sa propre volonté, sans intervention ni pression de la part du Gouvernement ou parce qu'elle considérait que les installations du port d'Halifax étaient imparfaites.

Je reviendrai sur deux ou trois faits qui sont, après tout, les faits saillants relatifs aux observations que j'ai développées et les plus importants à propos de toute la question de l'entreprise du service transatlantique des postes pendant l'hiver. Au moment où la convention actuelle a été signée, il y a un an, il a été expressément stipulé que les compagnies contractantes avaient le droit de choisir comme leur port d'attache d'hiver soit Halifax, soit Saint-Jean. Il a été déclaré par le ministre des Postes, en informant le Parlement de la signature de cette convention, et il a été réaffirmé par le ministre de la Marine et des Pêcheries dans un discours prononcé par lui à Saint-Jean, pas plus tard qu'en novembre dernier, que cette particularité de la convention qui permettait une option, règlerait la question des mérites des ports de Saint-Jean et d'Halifax à propos du service des postes pendant l'hiver. Cette particularité de la convention était excellente à plus d'un point de vue et elle n'aurait pas dû être l'objet d'une intervention de la part du Gouvernement.

J'affirme qu'il y a eu intervention de la part du Gouvernement ou de quelques-uns de ses membres; j'affirme que la compagnie de navigation de la ligne Royale a fait un changement dans le choix du port par suite de l'intervention du Gouvernement, et j'affirme de plus que cette intervention a été déloyale et injuste pour la compagnie de navigation elle-même et pour le port d'Halifax

également. Pour ce service transatlantique des Postes, le pays accordait $1,000,000 par an. Le délai était le point important de la convention et il était de l'intérêt de toutes les régions du Canada que le choix du port fût fait par les compagnies de navigation contractantes qui devaient apporter aux Canadiens leur courrier anglais dans le plus court délai possible. Le port qui devait être choisi était celui qui permettait d'effectuer le service avec la plus grande rapidité et la plus complète sécurité. En ma qualité de membre de la Chambre et de représentant d'une circonscription très intéressée dans cette question, je désire faire enregistrer ma protestation contre cette intervention du Gouvernement qui a violé en apparence l'esprit de la convention négociée et conclue par lui au nom du peuple canadien. Je suis vraiment très désireux d'entendre un membre du Gouvernement m'expliquer la nature et la portée de cette intervention et la défense qu'on peut en exposer. J'espère que tous les documents qui se rattachent à cette question, y compris le résumé des négociations verbales, seront soumis au Parlement pour notre information personnelle.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Je suis très peiné vraiment de ne pas entendre de réponse de la part du ministre de la Marine, à défaut d'un autre membre du cabinet, parce que c'est une question de grande importance pour sa propre circonscription; c'est probablement aussi important pour sa circonscription que pour celle du premier ministre. Le ministre de la Marine sait que nous pouvions parfaitement discuter cette question pendant quelque temps cet après-midi et essayer de faire toute la lumière possible sur la question, parce qu'on n'en a pas encore fini avec cette question dans les Provinces maritimes. La population de ces provinces ne comprend pas en ce moment la véritable signification de cette jonglerie avec les affaires et les grands intérêts du transport dans le pays, dont nous ont donné le spectacle pendant les six ou huit derniers mois, le Gouvernement, l'Intercolonial, le Pacifique-Canadien et la compagnie de navigation du Nord-Canadien. Mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) a parlé de l'affaire d'une façon si complète, que je n'ai pas l'intention de parler longuement de ce qui a été déjà exposé au Parlement.

Je voudrais cependant parler de ce qu'a dit le ministre des Postes quand cette question est venue devant le Parlement au mois d'avril dernier. Je me souviens très distinctement qu'au moment où l'on examinait le crédit de $1,000,000 pour les subventions postales, on a demandé de quel port partiraient les navires. Le ministre des Postes a répondu dans les termes suivants:

M. PELLETIER: Halifax ou Saint-Jean, au choix de la compagnie contractante, ce qui veut dire que chaque port sera jugé d'après ses propres mérites. Nous nous engageons à délivrer les dépêches à celui des ports que la compagnie choisirait, pour le service d'hiver et pour celui d'été.

Je ne suis pas chargé de parler en faveur du port de Saint-Jean, c'est l'affaire de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Je ne dirai pas non plus un mot contre ou pour le port d'Halifax; cela regarde le premier ministre et mon honorable ami d'Halifax. Ces trois messieurs sont parfaitement capables de s'occuper de leurs propres intérêts. Je suis chargé de désigner à la Chambre et au pays la victime réelle de cette transaction déloyale et irrégulière entre le Gouvernement et ses amis, la compagnie du Pacifique-Canadien, celle du Nord-Canadien et toutes les autres parties intéressées. Suivant moi, la victime réelle de cette transaction, c'est l'Intercolonial. Comme citoyen du pays, comme membre de la Chambre, j'ai intérêt à savoir si l'Intercolonial est bien dirigé. Etant originaire des Provinces maritimes, je suis probablement plus intéressé à la question que ne le serait un député des régions de l'Ouest. Néanmoins, nous y sommes tous intéressés et je crois que nous pourrions très bien discuter cette question avec profit pendant quelques instants.

Si je disais que vers le 3 ou 4 octobre dernier la consternation régnait dans la ville de Saint-Jean, à ce sujet. J'exposerai le cas d'une façon très modérée. La réponse donnée par le ministre des Postes au mois d'avril précédent, à savoir que les compagnies de navigation auraient le droit de choisir le port qu'elles préféreraient pour des raisons pratiques, avait satisfait d'une façon absolue tout le monde au Nouveau-Brunswick. D'après ce qu'a dit mon honorable ami d'Halifax, je crois que la population d'Halifax avait été également satisfaite. J'admettrai volontiers que durant les dix ou quinze années dernières il y a eu beaucoup trop de bisbille, de médisance et de racontars désagréables contre les habitants des villes de Saint-Jean et d'Halifax. Il y a eu trop de discussions politiques de clochers entre les représentants des deux villes—je ne veux pas parler de leurs députés à la Chambre, mais des gens de ces deux grands centres en général. No-

tre pays est assez vaste et il s'y fait assez d'opérations commerciales pour nous justifier de prendre une position plus large et, pour moi, je ne me suis jamais rendu coupable d'avoir pris une part à ces débats, parce que je ne crois pas qu'ils soient utiles à l'un ou à l'autre port ou au pays tout entier.

Au mois d'avril dernier, nous avions pensé que nous avions finalement obtenu comme décision pratique que les compagnies de navigation pourraient choisir le port quelconque qu'elles jugeraient préférable au point de vue de leurs besoins et, en apparence, les deux villes se sont montrées satisfaites. Je ne tiens pas à dire quoi que ce soit de désagréable à un membre du Gouvernement, parce que cela ne fait aucun bien. La question est assez grave par elle-même sans que je dise rien qui puisse la rendre plus désagréable et plus sérieuse.

Les citoyens du Nouveau-Brunswick se demandaient où était le ministre de la Marine et des Pêcheries quand ces arrangements ont été faits. Si j'ai bien saisi les remarques de l'honorable député de Halifax, cet après-midi, il se demande aussi où était l'honorable premier ministre quand il fut décidé d'enlever les navires du Nord-Canadien d'Halifax pour les envoyer à Saint-Jean. J'accepte la parole du ministre de la Marine, que je tiens pour un gentilhomme et qui est reconnu comme tel par tous les électeurs de sa province. La première fois que cette question vint sur le tapis, le ministre adressa un télégramme au président de la chambre de commerce. Il est dit, en substance, dans ce télégramme, que les citoyens de Saint-Jean ne doivent pas s'émouvoir au sujet de cette affaire, car personne n'avait l'intention, à la connaissance du ministre, de priver le port de Saint-Jean du service de ces navires.

M. HAZEN: L'honorable député ferait mieux de donner lecture du télégramme.

M. CARVELL: En voici le texte, tel qu'il a été publié par le "Daily Telegraph" du 7 octobre 1913:

4 octobre 1913.

Cher monsieur Robinson,

J'ai reçu votre lettre du 3 courant. J'ai été très surpris d'apprendre que le Pacifique-Canadien avait décidé d'envoyer ses havres à Halifax, et je comprends le mécontentement que cette nouvelle a causé. Cependant, il est absolument erroné de croire que des influences illégitimes ont été mises en œuvre pour amener les armateurs à prendre cette décision. Les propriétaires des navires sont entièrement libres dans cette affaire. L'arrangement qui a été conclu est conforme aux désirs exprimés de tout temps par la population de Saint-Jean et le courrier doit être livré aux navires, soit à Halifax, soit à Saint-Jean, et la compagnie a toute liberté de désigner le port qu'elle préfère.

Je suis plus que surpris de cette décision, vu le propos que l'on attribue à sir Thomas Shaughnessy qui aurait déclaré que les navires du Pacifique-Canadien n'auraient jamais fait escale à Halifax si le Gouvernement n'eût pas imposé cette condition. Il est regrettable qu'après avoir conclu un arrangement conforme aux désirs des citoynes de Saint-Jean, le résultat ne soit pas plus satisfaisant.

Sir Thomas Shaughnessy m'a télégraphié hier que le "Victorian" et le "Virginian", ainsi que tous les autres navires de la compagnie Allan et du Pacifique-Canadien, partiront directement de Saint-Jean et que c'était tous les navires que ce port pouvait recevoir.

Sincèrement à vous,
(Signé): J. D. Hazen.

[M. Carvell.]

Cela, évidemment, ne comprend pas les "Empress" et je crois que les explications que j'ai données il y a un instant n'étaient pas exactes.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Il n'y a aucun doute que cela comprenait aussi les "Empress".

M. CARVELL: Je ne le crois pas.

M. HAZEN: Je le crois.

M. CARVELL: Le ministre ne voulait certainement pas faire croire aux citoyens de Saint-Jean que les "Empress" partiraient de Saint-Jean.

M. HAZEN: Non; mais tous les autres navires du Pacifique-Canadien, ainsi que le "Victorian" et le "Virginian".

M. CARVELL: Parfaitement. Deux ou trois jours après, une députation de Saint-Jean vint voir les ministres à Ottawa. D'après la déclaration contenue dans ce télégramme et répétée ensuite à la députation, je dois nécessairement supposer que le ministre de la Marine ignorait l'arrangement conclu entre l'Intercolonial et le Pacifique-Canadien et que l'on désigne dans le Nouveau-Brunswick sous le nom de l'arrangement Gutelius. Je drois supposer que cet arrangement a été fait à son insu et j'espère qu'il ne m'en voudra pas si j'ajoute que, sur le moment, il n'en a pas saisi toute la portée. Si je désirais faire la preuve de ce que j'avance, je n'aurais qu'à prendre la déclaration faite par le premier ministre, à la députation qu'il a reçue à Ottawa même, le 9 octobre.

Les explications données par le premier ministre se résument à dire qu'il ne connaissait pas les conditions de l'arrangement conclu entre les deux compagnies; que c'était une simple question d'affaire à

laquelle la politique n'avait rien à voir et dans laquelle aucun membre du Gouvernement n'était intervenu. Je ne crois pas qu'il soit allé jusqu'à dire qu'aucun membre du Gouvernement n'avait été consulté, mais c'est ce que nous pouvons parfaitement déduire de l'ensemble de ses remarques. Si ces suppositions sont exactes —je les donne pour ce qu'elles valent et les honorables membres de la droite auront toute liberté de s'expliquer sur la question — la situation se résume à ceci: Les "Empress" du Pacifique-Canadien avaient adopté le port de Saint-Jean depuis trois, quatre ou cinq ans. C'était leur port d'attache. Durant toutes ces années, le port de Saint-Jean avait été trouvé assez spacieux et assez profond pour recevoir les "Empress" et rien ne prouve qu'il y avait moins d'eau dans le port en 1914 qu'en 1913. Sous ce rapport, il n'y avait aucune raison pour renoncer à ce port; il n'y avait pas de raison non plus pour empêcher le "Victorian" et le "Virginian" de continuer à venir à Saint-Jean et, d'après ce que je comprends, ils continueront à y venir. D'un autre côté, les paquebots connus sous le nom de "Royal" desservaient le port d'Halifax depuis trois ans; ils y trouvaient les aménagements nécessaires et ne demandaient pas de changement. Les navires de la ligne Allan allaient également à Saint-Jean et je n'ai aucune preuve pour établir que cette compagnie n'était pas satisfaite.

Le ministre de la Marine n'ignore pas que le Pacifique-Canadien avait pris ses arrangements et avait même publié la date du départ de ses navires de Saint-Jean, pour tout l'hiver. Il sait aussi que le Pacifique-Canadien avait fait des marchés pour l'approvisionnement de ses navires à Saint-Jean pour toute la saison. Il doit savoir tout cela et, s'il l'ignore, il peut se renseigner facilement à Saint-Jean même. Le Pacifique-Canadien avait pris tous les arrangements que doit prendre une compagnie de navigation qui entend donner un service régilier pendant toute une saison.

L'honorable premier ministre, de son côté, sait que tous les arrangements avaient été faits à Halifax pour le service des paquebots de la ligne Royale pour la campagne 1913. Ces navires avaient tout intérêt à adopter Halifax comme point de départ et d'arrivée. Mais subitement, comme par magie, sans que personne n'eût demandé le changement, tous les arrangements furent changés et le Pacifique-Canadien décida de faire partir ses navires d'Halifax au lieu de Saint-Jean. La colère du public s'amoncela rapidement sur la tête du ministre de la Marine et, si j'en crois l'honorable député d'Halifax (M. Maclean), l'indignation fut telle que plusieurs membres du club Borden, de Saint-Jean, donnèrent leur démission. J'ai ici un extrait de journal contenant la résolution qui a été adoptée par le club; et, pour régler le différend survenu entre le ministre de la Marine et mon honorable ami, je crois qu'il est à propos d'en donner la lecture:

Considérant qu'une grave injustice a été causée au port de Saint-Jean par l'arrangement conclu entre le chemin de fer du Gouvernement et le Pacifique-Canadien et qui est manifestement défavorable à Saint-Jean, vu qu'il permet au Pacifique-Canadien d'enlever ses navires et ceux de la compagnie Allan de ce port, après que tous les arrangements avaient été faits pour la saison;

Considérant que l'honorable R. L. Borden aurait déclaré que la ratification du ministre des Chemins de fer serait nécessaire pour donnre effet à cet arrangement.

Il est résolu que nous, membres du club Borden, désirant que cette ratification soit refusée, décidons de ne prendre aucune part active aux affaires de ce club, tant que la question ne sera pas réglée par l'annulation de l'arrangement Gutelius et Bosworth. Nous prenons cette décision comme une protestation et pour faire constater que tout en étant conservateurs, nous ne pouvons pas appuyer le Gouvernement, s'il persiste à maintenir cette injustice à l'égard de Saint-Jean.

M. W. J. Brown, un des signataires de cette résolution, avait agi comme l'organisateur du parti conservateur dans les comtés de King et Albert. Je crois que cette résolution a été signée par douze ou treize membres qui ont donné leur démission. Je n'ai pas les noms sous la main. Le texte de cette résolution donne une idée du mécontentement qui existait alors dans la ville. Cela se passait dans le mois d'octobre, le 29 ou le 30, je crois.

Quand la députation vint à Ottawa, vers le 7 ou le 8 octobre, le premier ministre déclara qu'il ne pouvait pas donner les conditions exactes de l'arrangement, vu que c'était une simple question d'affaire entre deux compagnies de chemins de fer, mais que plus tard il communiquerait aux intéressés une copie du marché conclu. Si je me rappelle bien, la députation resta deux ou trois jours à Ottawa, mais ne put obtenir rien de plus que les clauses générales de l'arrangement. Elle se rendit ensuite à Montréal, pour avoir une entrevue avec sir Thomas Shaughnessy, mais elle ne fut guère plus heureuse.

A l'appui de ce que j'ai dit il y a un instant, concernant le désir du Pacifique-Canadien de rester à Saint-Jean, permettez-moi de citer un extrait du "Daily Telegraph",

du 6 octobre et qui prête à sir Thomas Shaughnessy la déclaration suivante:

Saint-Jean est le port d'hiver du Pacifique-Canadien et c'est une faveur que nous faisons à l'Intercolonial en consentant à faire escale à Halifax. Le service des dépêches sur l'Atlantique a donné entière satisfaction depuis quelques années et l'obligation d'arrêter à Halifax et à Saint-Jean comporte des risques considérables, vu que les navires sont obligés de se rendre d'un port à l'autre en longeant les côtes de la Nouvelle-Ecosse, par tous les temps, et que les passagers qui s'embarquent à Saint-Jean subissent un retard de douze à vingt-quatre heures à Halifax. La compagnie aurait plutôt renoncé aux subsides pour le transport du courrier que de consentir à desservir les deux ports.

Il ressort de cette déclaration que sir Thomas Shaughnessy préférerait renoncer à la subvention, pour le transport du courrier, plutôt que d'être obligé à desservir les deux ports. Son désir était que le courrier partît directement de Saint-Jean.

M. W. F. MACLEAN: Pourquoi a-t-il signé le traité qui l'a appelé à Halifax? L'honorable député peut-il fournir une explication à ce sujet?

M. CARVELL: J'en arrive à ce détail. Inutile de dire que je puis simplement donner ma version personnelle du fait. L'état de choses que je me suis efforcé de décrire —avec trop de détails, peut-être—satisfaisait parfaitement toute la population de Saint-Jean et aussi, autant que je puis en juger, celle d'Halifax, sans compter les compagnies de chemins de fer et les compagnies de navigation également. La ligne Royale demandait à se rendre à Halifax; par contre, le Pacifique et la ligne Allan, dont les intérêts sont identiques, si je ne me trompe, avaient pris leurs mesures en conséquence. Dans le but de rompre cette entente étroite entre toutes les parties, on a préparé la convention la plus mémorable dont fasse mention les annales de l'Intercolonial et, le 30 septembre, on signa ce traité, s'il faut en croire la réponse donnée, cet après-midi, par le ministre des Chemins de fer. Bien que je n'en connaisse pas tous les détails, je possède la substance de cette convention telle qu'elle fut énoncée à la délégation de Saint-Jean. Je me propose de lire ce document. J'estime que ce dernier est exact, puisque les journaux l'ont publié. Mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) a tenté de se procurer le texte de la convention depuis l'ouverture de cette session, en janvier, mais ses efforts ont été vains. En conséquence, je ne crois pas que le Gouvernement puisse s'opposer à ce que je lise la copie fournie à la délégation de Saint-Jean et que voici:

[M. Carvell.]

Texte de la convention arrêtée entre les chemins de fer du Gouvernement canadien et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et se rapportant au transport des marchandises et à celui des voyageurs entre Halifax et Saint-Jean, par le chemin de fer intercolonial relativement aux navires du Pacifique-Canadien et à ceux de la ligne Allan qui transportent le courrier anglais, dans le but de faire d'Halifax le port terminus (quatre steamers).

Tarif des prix pour les transport des voyageurs:

Voyageur et leur bagage, entre Halifax et Saint-Jean, pour aller et pour revenir, sur trains spéciaux ou réguliers, $2, première classe, et $1.50, seconde classe, pour tout voyageur adulte, le maximum de la recette de ce trafic ne devant pas excéder $300 pour chaque train.

Il est entendu que si l'on fait circuler des trains spéciaux, ceux-ci se composeront, si cela est nécessaire, de douze wagons et qu'ils parcourront la distance couverte par les trains réguliers, et cela, dans le même laps de temps.

Le Pacifique-Canadien devra fournir, dans une proportion raisonnable, le matériel nécessaire, et l'Intercolonial devra, sans aucune rémunération, exécuter tous les mouvements de recul sur les voies d'évitement ou autres aux fins du trafic; d'après l'entente conclue, il est entendu qu'on ne demandera pas au Pacifique-Canadien de garder ces wagons à Halifax durant plus de sept jours, chaque fois.

L'Intercolonial devra acquitter le coût du transport du bagage des wagons aux remises.

L'Intercolonial acquittera le loyer et les autres tarifs, dans le cas des wagons dont il se sert, que l'on paie, à présent, quant à l'outillage du Pacifique-Canadien qu'on emploie sur la ligne entre Saint-Jean et Halifax.

Le Pacifique-Canadien acquittera le même tarif, dans le cas du déblaiement de la voie, des fournitures, etc., que celui présentement payé par l'Intercolonial.

Le transport des marchandises de toutes sortes, dans l'une ou l'autre direction, sera de 75 cents par tonne de 2,000 livres, sauf quand il s'agit de la farine et du grain qui seront transportés au prix moyen de 60 cents, par tonne de 2,000 livres. Le maximum des recettes, dans le cas de ce trafic et pour aucun train, devra représenter $300.

Le Pacifique-Canadien assumera le coût du transport des marchandises entre les navires et les wagons à Halifax.

Tout le grain transbordé...

Suivent quelques mots que je ne puis comprendre.

M. EMMERSON: Il est question de tous les grains transbordés aux élévateurs d'Halifax.

M. CARVELL: En effet. Voyons plus loin:

—devra payer le tarif d'intreposage ordinairement réclamé aux autres ports.

Le Pacifique-Canadien se chargera du travail exécuté par les commis aux écritures, à l'enregistrement des marchandises, à la préparation de la lettre de voiture et à la comptabilité.

L'Intercolonial paiera le tarif ordinaire par jour et autres quant aux wagons à marchandises dont on se sert pour faire ce travail, et il sera, en outre, responsable de toute perte ou

de tout dommage subi par les marchandises, lorsqu'on les transporte d'Halifax à Saint-Jean.

L'Intercolonial fournira les wagons-lits nécessaires, quand il s'agira des navires du Pacifique-Canadien et de ceux de la ligne Allan, et il ne réclamera pas de tarif de quaiage ni d'amarrage plus élevé que celui qu'on a imposé aux autres lignes maritimes.

Cette convention restera en vigueur du 15 novembre 1913 au 15 mai 1914.

(Signé) : G. M. Bosworth,
pour le chemin de fer Canadien du Pacifique,

F. P. Gutelius,
pour les chemins de fer du Gouvernement canadien.

Montréal, 30 septembre 1913.

Il nous faut analyser cette convention, si nous voulons constater la façon injuste dont on agit à l'endroit de l'Intercolonial et à celui de la ville de Saint-Jean. Il est difficile de calculer ce que ce transbordement coûte au Gouvernement ou au pays, mais il est parfaitement évident que le Pacifique-Canadien n'acquittent pas à l'Intercolonial ce que représentent les frais réels du transport de ce trafic—à moins que toutes les statistiques fournies, dans le passé, par les fonctionnaires de ce chemin de l'Etat, ne soient absolument fausses et absurdes, et à moins qu'on ne puisse transporter les marchandises et les voyageurs, dans les wagons de cette voie ferrée, dans une proportion qui représente environ la moitié ou le tiers du total que ces voitures peuvent transporter, d'après ce qu'on nous répète depuis longtemps. Nous constatons que les voyageurs qui se rendent de Saint-Jean à Halifax, ou d'Halifax à Saint-Jean, doivent payer chacun $2 s'ils prennent un wagon de 1re classe, et $1.50 s'ils montent dans un wagon de 2e classe. La distance est de 275 milles. J'ignore ce que représente le tarif réclamé aujourd'hui, mais, en supposant qu'il s'élève à 2 cents par mille—et l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) peut me dire si le tarif de l'Intercolonial représente ou non 2 cents, en moyenne—le tarif serait de $5.50. Le Gouvernement transporte les voyageurs des wagons de première classe du Pacifique-Canadien en retour de $2; il ne réclame que $1.50 du voyageur de seconde classe. Si l'on en restait là, cela serait déjà assez mal, mais on ne peut imaginer rien d'aussi désavantageux que ce qui se passe, sous ce rapport, parce qu'il est expressément convenu que le chemin de fer de l'Etat devra remorquer des trains composés chacun de douze wagons, et que le coût total de ce train ne devra pas dépasser $300. Nous savons qu'un wagon de chemin de fer—tel qu'on en trouve au Pacifique-Canadien—transporte au moins 75 et même 100 personnes. Je ne parle pas des wagons Pullman, mais des voitures de première et de seconde classes. A une moyenne de 60 voyageurs par wagon, un train composé de 10 wagons à voyageurs et de deux wagons réservés au bagage, transporterait 600 personnes, et, à cette moyenne, on se trouve à ne retirer que $0.50, au lieu de $2 par voyageur. Si l'on transporte 300 voyageurs, on ne peut calculer que $1.00 par voyageur, parce que, bien qu'il soit entendu que le tarif moyen sera $2 par voyageur, il est stipulé que le minimum de recettes, dans le cas de chaque train, devra représenter $300. Lorsqu'on étudie la question, en se plaçant à ce point de vue, on commence à entrevoir quelques-unes des stipulations remarquables de cette convention relative au transport des voyageurs.

Qu'on se préoccupe du tarif de transport des marchandises, et l'on constate immédiatement que la situation est tout aussi mauvaise, pour ne pas dire qu'elle est pire. Le taux de transport des marchandises, tel qu'il est stipulé à cette convention, sera de $0.75 par tonne de 2,000 livres, mais le même état de choses se reproduit; le coût total occasionné au Pacifique-Canadien, dans le cas de chaque train, ne devra pas dépasser $300. Je ne connais pas assez les détails de l'exploitation de l'Intercolonial pour dire exactement quelle est la quantité de marchandises que cette voie ferrée peut transporter, mais je suis quelque peu renseigné sur le transport par chemin de fer, et je crois que je suis loin d'exagérer lorsque je dis que la moyenne de traction d'une locomotive de l'Intercolonial—du type de celle que nous appelons " locomotive de 100 à 125 p. 100 "—est d'au moins 600 tonnes, d'Halifax à Saint-Jean. Ce transport de 600 tonnes de marchandises coûte $300; au lieu de retirer $0.75, le Gouvernement n'obtient que $0.50 par tonne, pour rendre ces marchandises à destination. Sauf lorsqu'il s'agit de pentes abruptes telles que celles de la Folly Mountain, où l'on doit se servir d'une seconde locomotive en arrière des trains, et cela, sur une courte distance encore, il n'existe pas de raison qui empêche les plus puissantes locomotives qui font la navette entre Saint-Jean et Halifax, de remorquer un train ayant une charge de 700, 800 ou 900 tonnes. Dans le cas du transport de 900 tonnes, le coût de la traction est de $300—environ 30 cents par tonne; or, si l'on prend l'estimation ordinairement modérée de 600 tonnes par train, le coût du transport de ces marchandises s'é-

lève à 50 cents par tonne. Il serait intéressant, j'en suis convaincu, pour tout honorable membre de cette Chambre et particulièrement pour le ministre de la Marine et des Pêcheries de prendre les tableaux se rapportant aux taux de transport des marchandises par l'Intercolonial et de constater jusqu'à quelle distance de Saint-Jean on peut faire transporter une tonne de marchandises, par l'Intercolonial, pour 50 cents. Mais, si l'on prend la charge d'un wagon à marchandises, charge pesant, disons, 30 tonnes—je crois que cela représente la moyenne—à 50 cents, on constate que le coût du remorquage de ce wagon, de Saint-Jean à Halifax, s'élève à $15. Je me demande si mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries pourrait faire remorquer pour $15 un wagon à marchandises de Saint-Jean à Halifax, soit une distance d'environ 25 milles. Je lui dis que cela lui serait impossible et j'irai même jusqu'à lui affirmer qu'il ne pourrait pas faire remorquer ce wagon jusqu'à Rothesay, distance de 12 milles, pour $15. Cependant, on remorque ces marchandises jusqu'à Halifax, ce qui représente une distance de 275 mlles, pour $15 par wagon. Ce n'est pas tout. Ce traité stipule que:

L'Intercolonial s'engage à se charger de tous ces mouvements de trains à vide qui peuvent être nécessaires pour l'expédition convenable du trafic.

Autrement dit, cela signifie qu'il ramènera, sans frais aucun, les wagons vides. Nous ignorons combien de ces wagons qui se rendent à Halifax reviendront vides, mais nous savons que leur nombre est probablement double ou triple, dans le cas des marchandises de retour. Je crois que j'ai raison de dire qu'il est probable que la moitié de ces wagons reviennent vides. Je me suis informé auprès d'employés de chemins de fer compétents. J'ai constaté que les compagnies de chemin de fer peuvent difficilement distinguer la différence entre le coût du remorquage d'un wagon vide et celui d'une voiture chargée. On peut dépenser un peu plus de charbon, lorsqu'ils s'agit de remorquer un wagon chargé, mais tous les autres frais sont, en réalité, les mêmes. Le coût supplémentaire occasionné par la dépense d'une plus grande quantité de charbon provenant de ce que le train compte plus de voitures, est compensé par ce dernier fait même par celui qui consiste dans la diminution de la résistance que le vent offre dans ces circonstances. Ainsi, on ramène la moitié de ces voitures à marchandises à titre de retours à vide, ce qui est aussi coûteux que le remorquage de wagons chargés.

Mais ce n'est pas encore tout. On a, en effet, consenti à payer le loyer ordinaire de tant par jour pour l'usage des voitures, le loyer précisément que l'on aurait à payer en d'autres circonstances. La somme à payer de ce chef est, je crois, de 35 cents par jour. Autrement dit, quand le Pacifique-Canadien prête un wagon à l'Intercolonial, celui-ci est tenu de payer 35 cents par jour jusqu'à ce que le wagon soit remis à son propriétaire. Si cette voiture transporte des marchandises à Halifax, il lui faut au moins dix jours pour revenir à Saint-Jean. L'Intercolonial est alors tenu de verser $3.50 à la caisse du Pacifique-Canadien pour s'être servi de cette voiture pour transporter des marchandises à peu près sans rémunération aucune. Revenons au service des voyageurs.

Le transport des voyageurs et du bagage entre Saint-Jean et Halifax doit, dit-on, s'effectuer par les trains réguliers à raison de $2 en première et de $1.50 en deuxième. J'ignore quel sera le résultat de cette convention; en effet, si le transport des voyageurs doit, ainsi que je le comprends, se faire par train régulier et que la recette de ce train entre Saint-Jean et Halifax excède $300, c'est le Pacifique-Canadien qui aura droit à cet excédent, quelque proportion que représentent d'ailleurs les voyageurs qu'il pourra avoir à faire transporter entre les deux villes. Il se peut donc que dans les cas où le trafic des trains réguliers serait assez abondant, l'Intercolonial transporte les voyageurs gratuitement. Comme je ne veux rien exagérer, je supposerai que le transport de la majorité des voyageurs s'effectuera par trains d'entier parcours. Il arrivera peut-être souvent que l'on accroche à un train régulier une voiture remplie d'immigrants; il pourra même se faire que l'Intercolonial soit obligé de payer le loyer de la voiture dans laquelle il transporterait sans rémunération aucune le contingent de voyageurs du Pacifique Canadien.

C'est ainsi que l'on a réussi à détourner de Saint-Jean le trafic auquel cette ville a légitimement droit. Je ne crois pas que le transport puisse s'effectuer au prix fixé par la convention; le ministre de la Marine et des Pêcheries, et son collègue des chemins de fer, ne le croient pas plus que moi. Si

l'on croit pouvoir transporter un chargement de wagon de Saint-Jean à Halifax à raison de $15, ramener la voiture vide et payer 35 cents pour chaque jour où on s'en est servi, tout ce que je puis dire, c'est que nos compagnies de chemins de fer ont volé les gens d'une façon inouïe.

Mais je ne veux pas aller jusqu'à dire que les compagnies de chemins de fer ont prélevé des taux excessifs. On pourrait peut-être réduire le coût du transport tout en permettant encore aux chemins de fer de servir des dividendes; mais la différence entre le coût du transport et les tarifs prélevés par les chemins de fer ne saurait être aussi profonde que l'indique la convention Gutelius.

Depuis le 7 octobre dernier, nous nous efforçons, tant au Parlement que par la voie des journaux, de faire déterminer le coût réel de la circulation des trains en question, mais le Gouvernement ne veut pas fournir la moindre preuve à ce sujet. Le simple bon sens et mes faibles lumières en matière de chemins de fer me forcent donc à conclure que le transport s'effectue à très grande perte. Il s'ensuit que Saint-Jean perd le trafic qui lui appartient naturellement et qu'afin d'aplanir certaines difficultés politiques on prive la ville d'Halifax du trafic qui lui appartient de droit.

Le Nord-Canadien, on le sait, ne se sert pas de la ligne du Pacifique-Canadien pour transporter les marchandises dans l'état du Maine; il ne le veut pas, aimant mieux se servir de l'Intercolonial entre Montréal et Halifax. Son port, il veut que ce soit celui d'Halifax; mais pour satisfaire aux exigences politiques de certains ministériels, aux exigences du ministre de la Marine et des Pêcheries—car jamais on ne vit en notre province d'homme en aussi mauvaise posture que lui—on a dépouillé Halifax de sa part légitime de trafic, et, d'autre part, pour satisfaire aux exigences politiques du premier ministre, on a privé le port de Saint-Jean de celui qui lui appartenait, et il se trouve que l'Intercolonial effectue le transport à moitié prix, pour ne pas dire sans rémunération aucune.

Au dire de sir Thomas Shaughnessy, l'Intercolonial pouvait seul fournir le moyen de faire cette convention. Si ce chemin de fer n'effectuait le transport à moins du prix de revient, sir Thomas Shaughnessy n'eût pas tiré parti de la convention et, dans ce cas, le trafic n'eût pas changé de direction.

L'honorable député d'York-sud (M. Maclean) me demande avec beaucoup d'à-propos pour quelle raison, selon moi, on a fait tous ces changements dont ni les compagnies de chemins de fer, ni Saint-Jean, ni Halifax ne voulaient; si je lui faisais la réponse qui me vient sur les lèvres, on pourrait la trouver peu parlementaire. Je laisse donc à l'honorable député le soin de tirer la seule conclusion qui s'impose. Pense-t-il que M. Gutelius a fait cette convention partiale et si manifestement contraire à l'intérêt bien entendu de l'Intercolonial à l'insu et sans l'autorisation du Gouvernement ou, tout au moins, de certains ministres? Est-il homme à se faire illusion jusqu'à ce point-là? Pour ma part, il m'est impossible de croire que M. Gutelius ou tout autre directeur de l'Intercolonial aurait pu faire une telle convention sans que quelqu'un lui eût fait signe et lui eût dit d'y aller hardiment, sans craindre de se lasser de conditions trop onéreuses. Il ne peut en être autrement; ce serait contraire à la raison. Si je dis vrai, ne trouvera-t-on pas fort singulier que l'on fasse servir l'Intercolonial, le seul élément précieux de la richesse des provinces de l'Est, à satisfaire aux exigences politiques de certains membres du cabinet? Car il n'y a pas d'autre conclusion à tirer.

Il est encore un autre aspect de la question à examiner. Le rapide coup d'œil que j'ai jeté sur les statistiques des chemins de fer, récemment déposées, m'a fait constater à ma grande surprise que l'exploitation de l'Intercolonial s'est soldée, l'an dernier, par un déficit d'un peu plus de $500,000. A la dernière session, on nous promettait un excédent d'un demi-million, mais il paraît que l'on se trouve en présence d'un déficit réel. Dans ce cas, à quoi devons-nous nous attendre cette année? On nous promet une augmentation des recettes; on voiture les marchandises du Pacifique-Canadien pour faire le jeu de nos adversaires politiques, et la perte subie de ce côté-là, on la compense en relevant les prix de transport entre Montréal et Sydney.

Des VOIX: Très bien, très bien!

M. CARVELL: Il n'est pas un seul représentant des Provinces maritimes, fût-il libéral ou conservateur, qui n'approuve ce que je dis là. La situation est devenue tellement intolérable que deux ou trois députés ministériels ont menacé de démis-

sionner si on ne tentait de remédier de quelque manière au désastreux état de choses provoqué par M. Gutelius.

M. EMMERSON: Où est le ministre des Chemins de fer?

M. CARVELL: Il va lire ce que nous disons, et demain ou plus tard, il viendra nous répondre. Je ne sais si les taux de transport de l'Intercolonial sont excessifs ou non. N'habitant pas sur le parcours de ce chemin de fer, je ne m'en sers point; mais je lis les journaux et je sais que le coût de transport de presque toutes les marchandises s'est accru de 15 à 25 et même 30 pour 100. Autrement dit, quiconque habite sur le parcours de cette ligne et est obligé d'importer et d'exporter des marchandises, quiconque se sert couramment du chemin de fer se voit assujéti à des prix de transport excédent de 15 à 25 pour 100 ceux d'autrefois, et cela pour permettre au Gouvernement de détourner le trafic du Pacifique-Canadien d'une partie pour le diriger vers une autre. Le transport que cela occasionne est effectué avec perte. Je vous le demande, monsieur l'Orateur, est-ce là une chose pratique, une chose que le Gouvernement devait accomplir? Celui-ci ne mérite-t-il pas d'être sévèrement puni pour avoir ainsi fait servir l'Intercolonial à des fins politiques?

Il ne me reste plus qu'un mot à dire au ministre de la Marine et des Pêcheries. Je me plais à espérer que mon honorable ami ne laissera pas passer un débat aussi important sans prendre la parole. Il n'est pas sans savoir que tous les amis qu'il compte à Saint-Jean—et par amis j'entends tout ce que cette ville compte de citoyens honorables—s'attendent à ce qu'il s'explique sur cet état singulier des affaires de l'Intercolonial, qui fait que Saint-Jean se trouve dépouillé de la part de trafic qui lui revient de droit. Ils comptent aussi qu'il relèvera mon assertion de cette après-midi, à savoir que l'Intercolonial transporte des marchandises à raison du tiers ou de la moitié du prix de revient, et que, pour cette raison, tous les habitants de Saint-Jean qui se servent de ce chemin de fer se trouvent assujétis à des prix de transport plus élevés.

J'aime à croire que l'honorable ministre daignera faire savoir à la Chambre et au pays s'il fut partie à cette convention aussi injuste que peu pratique, et qu'il ne trouvera rien d'impertinent à ce que je demande. Je n'y vais pas par quatre chemins, j'en conviens, mais il est temps, ce me semble, qu'on me donne une réponse. Tous les électeurs de la province du Nouveau-Brunswick veulent qu'une réponse soit donnée; les commettants de l'honorable ministre et tous les habitants d'Halifax et de la Nouvelle-Ecosse le veulent aussi, et si mon honorable ami n'est pas prêt à répondre, j'espère qu'avant la fin du débat il nous fera un fidèle exposé de la question et apprendra aux citoyens de Saint-Jean pourquoi on a permis à M. Gutelius de conclure cet arrangement extrêmement partial et étonnant. La population du Nouveau-Brunswick espérait que cet arrangement ne serait pas ratifié. Des membres de la chambre de commerce et les principaux habitants de la ville de Saint-Jean sont venus ici exposer au ministre de la Marine et des Pêcheries et au premier ministre, que l'arrangement ne devait pas être ratifié tant que la ville de Saint-Jean n'aurait pas eu l'occasion de protester et d'en démontrer l'iniquité même au point de vue commercial. On les amusa par de belles paroles et on les renvoya chez eux en leur promettant presque de leur fournir cette occasion. Les intéressés retinrent les services du représentant de Saint-Jean et de M. Baxter, membre de la législature provinciale. Ils étaient prêts à soutenir la lutte du point de vue économique. Ils ne sollicitaient ni n'accordaient de faveur et les citoyens d'Halifax nourrissaient les mêmes sentiments. Les habitants de Saint-Jean s'attendaient à une enquête plus complète, et tout ce qu'ils demandaient au Gouvernement, c'était de suspendre la ratification de la convention jusqu'à ce qu'ils eussent l'occasion d'exposer leurs vues. On leur fit croire qu'ils auraient cette occasion, mais quatre à cinq jours plus tard on leur dit: L'affaire est baclée; tout est fini.

Tels sont les points sur lesquels j'appelle l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries, et je suis d'avis qu'il devrait faire connaître à ses électeurs la véritable raison qui l'engage à demeurer membre d'un ministère qui les a justement traités comme ils l'ont été par la fameuse convention passée par M. Gutelius.

L'hon. L. P. PELLETIER (directeur général des Postes): Monsieur l'Orateur, bien que je sois membre du ministère et que j'aie reçu avis du représentant d'Halifax (M. A. K. Maclean) que cette question

serait discutée aujourd'hui, le député de Carleton a traité l'affaire et envisagé la situation, surtout au point de vue des intérêts du chemin de fer. Je regrette de ne pas l'avoir su plutôt, car j'aurais prié mon collègue, le ministre des Chemins de fer, d'être présent afin de pouvor répliquer à certains passages du discours de l'honorable député. Celui-ci s'est efforcé de prouver que le traité passé entre l'Intercolonial et le Pacifique-Canadien est un mauvais marché au point de vue du chemin de fer de l'Etat.

J'avoue que je n'étais pas prêt à discuter cet aspect de la question qui n'a pas trait à mon département. Je n'en connais guère que ceci: les directeurs du Pacifique-Canadien ont eu l'occasion de me parler, au point de vue de mon département, du marché dont parle l'honorable député, et loin de croire que ce marché était mauvais pour l'Intercolonial—ce dont le représentant de Carleton a voulu convaincre la Chambre—ils étaient d'avis qu'il était très mauvais pour eux, s'il ne comprenait pas le transport des dépêches.

La question est venue sur le tapis à propos des trains spéciaux pour le transport du courrier venant d'Halifax. Le Pacifique-Canadien prétendait avoir le droit de transporter ces dépêches d'Halifax à Montréal sur ses convois. Inutile de vous dire, monsieur l'Orateur, que j'ai accordé la préférence au réseau de l'Etat.

M. CARVELL: Nous savons cela au Nouveau-Brunswick.

M. PELLETIER: Je suppose que c'est un nouveau sujet de plainte pour mon honorable ami. Qu'il soulève la question et je la traiterai de manière à le satisfaire, ce qui n'est pas très facile.

M. CARVELL: Une seule chose à la fois.

M. PELLETIER: Oui. A chaque jour suffit son mal. L'entreprise du transport du courrier d'Halifax à Montréal a été accordée à l'Intercolonial, et le Pacifique-Canadien s'est plaint hautement et amèrement. Il disait que l'entreprise aurait dû lui être accordée aux termes de l'arrangement en question. Quoi qu'il en soit, l'Intercolonial obtint l'entreprise en fin de compte. Le Pacifique-Canadien se plaignait d'avoir conclu un très mauvais marché, s'il n'avait pas le droit de transporter le courrier d'Halifax à Montréal. Toutefois, je n'ai pas à discuter les avantages de l'entente conclue. J'ai été impressionné par les discours des députés de Carleton (M. Carvell) et d'Halifax (M. A. K. Maclean) que je vois assis bien près de l'autre. Je n'ai jamais vu conduire à la fois deux montures allant en sens contraire, comme ces deux messieurs l'on fait aujourd'hui. C'était un exploit des plus étonnants.

M. CARVELL: S'en est-on bien tiré?

M. PELLETIER: Assez bien, mais je crois qu'avant peu le peuple comprendra le truc. Ces messieurs ne peuvent assurément pas espérer tromper la population canadienne par leurs attitudes contraires, lui disant: "Vous avez fait tort à Halifax," et l'autre: "Vous avez fait tort à Saint-Jean." Comment a-t-on pu commettre une injustice envers Saint-Jean et envers Halifax et en faisant des ports d'attache. Néanmoins, le représentant de Saint-Jean dit qu'on a mal fait et le représentant d'Halifax dit la même chose, de sorte qu'il est assez difficile pour le premier venu d'admettre la logique de l'attitude de ces messieurs.

M. A. K. MACLEAN: Faites votre raisonnement sans vous occuper de cela.

M. PELLETIER: Je cherche à découvrir ce que ces députés veulent dire, car pour réfuter leur raisonnement, je dois d'abord savoir en quoi il consiste. Le représentant d'Halifax (M. A. K. Maclean) dit: "Vous retirez les navires d'Halifax pour les conduire à Saint-Jean."

M. A. K. MACLEAN: Je dis que vous avez violé vos engagements.

M. CARVELL: Je le dis aussi.

M. PELLETIER: Puis, lorsque le député d'Halifax reprend son siège, le député de Carleton élève la voix pour dire: "Vous avez fait du tort à Saint-Jean." Lequel des deux croire?

Sir WILFRID LAURIER: Les deux.

M. PELLETIER: C'est précisément le genre de conduite que tient mon très honorable ami.

Sir WILFRID LAURIER: Vous avez tort dans les deux cas.

M. PELLETIER: Le très honorable député met sous les yeux du pays deux programmes absolument contraires, et il dit à la population qu'elle doit se fier aux deux. Les représentants d'Halifax et de Carleton

nous ont dit que nous avons passé un marché éminemment juste, au dire des deux, car le marché conclu par les quatre compagnies de navigation donnait aux ports d'Halifax et de Saint-Jean la chance de faire valoir leurs propres avantages. Ils ajoutent que tous les habitants de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick étaient satisfaits du marché. Je dois dire que nous en avons observé les stipulations. Lorsque j'ai soumis le marché à la Chambre, j'ai déclaré que les compagnies s'opposaient fortement à relâcher dans les deux ports, car cela rendait le voyage dangereux et coûteux.

Nous ferons escale dans un port, disaient-elles, mais non dans l'autre. Il fut alors stipulé que les navires choisiraient le port d'attache pourvu que ce fût un port canadien, seule restriction que j'ai imposé en ma qualité de directeur général des Postes. Ces deux députés de la gauche nous disent aujourd'hui que cette offre était éminemment légitime. Mais l'un des deux peut-il prétendre un seul instant que ce marché a été modifié? Il ne l'a pas été. Il est encore ce qu'il était lorsqu'il a été passé.

M. CARVELL: Le ministre dit que le marché n'a pas été modifié et que les compagnies ont dirigé leurs navires vers le port de leur choix.

Dira-t il que ni le Gouvernement, ni aucun de ses membres, n'a exercé une pression sur la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien pour quitter Halifax pour Saint-Jean?

M. PELLETIER: Si l'honorable député me permet de faire une déclaration, il ne jugera pas nécessaire de poser cette question.

M. CARVELL: Je voulais seulement connaître l'opinion du ministre sur ce point.

M. PELLETIER: Je déclare que les marchés n'ont pas été altérés depuis leur signature; ils n'ont trait qu'à l'année courante jusqu'au 1er mai prochain. Aux termes des marchés, les compagnies pouvaient choisir le port qu'elles voulaient. S'il y a eu des ennuis au sujet de cette question, cela provient d'un fait que ni le représentant d'Halifax, ni le représentant de Carleton, n'a mentionné et qui (bien que je ne veuille pas critiquer injustement personne) a créé une situation très regrettable. Lors de la conclusion du marché, j'ai dit aux entrepreneurs que je déclarerais à la Chambre que les ports feraient valoir leurs propres avantages, que vous pourrez choisir l'un ou l'autre, et je l'ai fait.

Puis, à un moment donné, lorsque tout chacun pensait que chaque port aurait un essai raisonnable pour en connaître les avantages, on annonça que tous les steamers iraient à Saint-Jean. Aucun des honorables membres de la gauche n'a mentionné ce fait, mais ils savent que c'est la vérité.

M. A. K. MACLEAN: Dites-vous que tous les steamers vont à Saint-Jean?

M. PELLETIER: Oui, tous.

M. A. K. MACLEAN: Je n'en ai jamais entendu parler.

Sir WILFRID LAURIER: Qui a annoncé la chose?

M. PELLETIER: La compagnie du Pacifique-Canadien et la compagnie Allan.

M. CARVELL: Nous avons appris que la compagnie du Pacifique et la compagnie Allan envoyaient leurs steamers à Saint-Jean, mais pas la compagnie du Nord-Canadien.

M. PELLETIER: Je ne parle pas des "Royals" de cette dernière compagnie.

M. A. K. MACLEAN: Ni la White Star.

M. PELLETIER: Je parle de la nouvelle qui a été publiée au sujet de tous les gros steamers; l' "Alsatian" et le "Calgarian" devaient faire le service et se rendre à Saint-Jean, de même que les "Empress", et le "Victorian" et le "Virginian". Il n'a pas été question des "Royals". Un beau matin on apprit cette nouvelle aux citoyens de Saint-Jean. Je n'en blâme personne, mais je dis qu'elle a créé du désagrément, et qu'elle a été le point du départ des difficultés dont parlent les honorables députés de la gauche. Tout à coup on apprend que les compagnies de navigation, usant de la pleine liberté que leur donne leur contrat avec le Gouvernement, avaient changé d'opinion, et annonçaient qu'au lieu d'envoyer leurs steamers à Halifax elles les enverraient tous à Saint-Jean.

M. CARVELL: Vous avez été extrêmement surpris, n'est-ce pas?

M. PELLETIER: J'ai été extrêmement surpris, parce que je ne crois pas que ce soit traiter le public d'une façon juste. Je répète aujourd'hui dans cette enceinte ce que j'ai dit aux parties intéressées, à savoir que les compagnies de navigation n'agissaient pas avec justice en laissant croire aux citoyens de Saint-Jean que leurs stea-

mers iraient à leur ville; et ensuite nous voyons des honorables députés se lever dans cette Chambre et accuser le Gouvernement, ainsi que l'a fait l'honorable député de Carleton (M. Carvell), d'être responsable de ce qui est arrivé. Nous savions, connaissant la guerre de partisan que l'on nous faisait, que l'on dirait, ainsi qu'on l'a dit cet après-midi, que le Gouvernement avait le pouvoir et pouvait obliger les compagnies à agir suivant son désir. Le Gouvernement n'a participé en aucune façon que ce soit au changement.

M. A. K. MACLEAN: Les compagnies avaient le pouvoir de choisir leur port?

M. PELLETIER: Certainement.

M. A. K. MACLEAN: Où était le désagrément alors?

M. PELLETIER: Le désagrément était que les compagnies avaient annoncé que leurs steamers iraient à Saint-Jean, et en 24 ou 48 heures elles changeaient complètement d'avis, et faisaient savoir que leurs navires iraient à Saint-Jean.

M. A. K. MACLEAN: A qui cela causait-il un désagrément et quelle en était la nature?

M. PELLETIER: Il devrait être facile à un honorable député, de l'intelligence de mon honorable ami d'Halifax, de se rendre aisément compte de la nature de ce désagrément. Supposons que les compagnies eussent fait savoir au public que leurs steamers iraient à Halifax, et que les citoyens de cette ville eussent appris cette nouvelle avec beaucoup de plaisir, et que dans les 48 heures après avoir annoncé cette bonne nouvelle, les compagnies changent d'avis et décident d'aller à Saint-Jean; est-ce que les citoyens d'Halifax ne seraient pas désappointés? Rien d'étonnant qu'ils le fussent.

M. A. K. MACLEAN: Est-ce là ce qui est arrivé?

M. PELLETIER: C'est ce qui est arrivé à Saint-Jean. Les compagnies après avoir publié que leurs steamers iraient à Saint-Jean, changent d'avis deux ou trois jours après, et au lieu d'envoyer tous leurs beaux navires, l'"Alsatian", le "Calgarian", le "Victorian", le "Virginian" et les "Empress" à Saint-Jean, comme elles l'avaient annoncé, et après avoir fait un horaire pour cette ville, elles décident d'aller à Halifax. Cela a été fait sans que le Gouvernement soit intervenu d'aucune façon quelconque. La situation regrettable qui existe aujourd'hui en a été le résultat, et j'ai eu l'occasion de dire à ceux qui l'ont provoquée ce que je pensais d'eux.

La chose est faite cependant. Voyant alors que tous ces navires allaient à Halifax, la compagnie de navigation du Nord-Canadien décida d'envoyer les "Royals" à Saint-Jean. Aucune pression ou influence illégitime n'a été exercée pour engager cette compagnie à envoyer ses navires soit à Saint-Jean soit à Halifax.

M. A. K. MACLEAN: Quelle sorte d'influence a-t-on exercée alors, si ce n'est pas une influence illégitime. L'honorable ministre voudra-t-il nous faire connaître la nature de l'influence qui a été exercée.

M. PELLETIER: Je ne puis pas décrire une chose qui n'existe pas. Il faudra que mon honorable ami vive encore quelques années avant de pouvoir me prendre avec un piège de ce genre.

M. A. K. MACLEAN: Je n'essayais pas à prendre l'honorable ministre.

M. PELLETIER: Je ne suis pas né d'hier.

M. CARVELL: Ce sont des renseignements que nous voulons avoir.

M. PELLETIER: Le député n'a obligé aucune des compagnies de navigation qui ont signé ce contrat à en changer les conditions ou à en faire un nouveau.

M. A. K. MACLEAN: L'honorable ministre niera-t-il qu'il a été en négociation au sujet de cette affaire avec la compagnie de navigation du Nord-Canadien.

M. PELLETIER: Je ne nierai pas que j'ai eu des conférences avec toutes ces compagnies de chemin de fer et de navigation au sujet de cette question. Je leur ai dit ma façon de penser au sujet de cette annonce qu'elles ont changée plus tard, et je leur ai dit qu'il en résultait une situation regrettable. Mon honorable ami aurait fait la même chose, s'il avait été à ma place. Cependant aucune influence ou pression illégitime n'a été exercée pour amener à Halifax les navires qui allaient à Saint-Jean. S'il était vrai que le Gouvernement eut obligé les "Empress" à abandonner le port de Saint-Jean pour aller à Halifax, et forcé les "Royals" à abandonner Halifax pour les envoyer à Saint-Jean, il y aurait eu compensation, mais nous nous serions créé des embarras nutiles. Les "Royals" vont à Saint-Jean conformément au contrat qui a été signé et qui n'a pas été changé.

Toute la situation peut être résumée comme suit. Nos amis, les libéraux de Saint-Jean, disent que nous intervenons en faveur d'Halifax et les libéraux d'Halifax disent que nous intervenons en faveur de Saint-Jean. Ils essaient de soulever les préjugés locaux contre le Gouvernement, pendant que le Gouvernement s'efforce d'inaugurer un grand service dans l'intérêt de tout le pays.

A Saint-Jean, les libéraux disent: Voyez le Gouvernement; il fait ceci pour Halifax, et il devrait le faire pour Saint-Jean. A Halifax, ils disent: Voyez le Gouvernement, il fait ceci pour Saint-Jean, et il devrait le faire pour Halifax. Les libéraux cherchent à soulever les préjugés, et ils espèrent que le peuple croira que le Gouvernement fait réellement ces choses.

La manière dont on a traité cette question m'a désappointé. Nous avons voulu donner un bon service au Canada. Nous sommes désappointés jusqu'à un certain point parce que l'"Alsatian" et le "Calgarian" n'ont pas navigué l'été dernier. Nous espérons pouvoir améliorer le service l'année prochaine, et nous avons de fortes raisons de croire que nous y réussirons. Je pense cependant que tous les membres de cette Chambre devrait aider le Gouvernement à faire de ce service un service supérieur, plutôt qu'une question dans laquelle les préjugés de clocher tiendront la première place.

Sir WILFRID LAURIER: Si j'ai bien compris mon honorable ami, il a dit que toute la difficulté dans cette affaire venait du fait que la compagnie du Canadien-Pacifique, après avoir annoncé qu'elle enverrait ses steamers à Saint-Jean, a changé d'avis en quarante-huit heures et a décidé d'aller à Halifax.

M. PELLETIER: Je ne voudrais pas dire qu'elle a changé en quarante-huit heures, mais deux, trois ou quatre jours après.

Sir WILFRID LAURIER: Ce point n'a pas d'importance. La question que je veux signaler est que la compagnie du Pacifique-Canadien, après avoir annoncé aux citoyens de Saint-Jean et à tout le pays qu'elle enverrait ses steamers à Saint-Jean, a changé d'avis peu de temps après, et a annoncé qu'elle les enverrait à Halifax. Mon honorable ami peut-il expliquer comment il se fait que la compagnie du Pacifique-Canadien ait agi de cette façon? Quelle a été la raison de ce changement?

M. PELLETIER: Je ne puis en donner la raison, mais j'ai dit à la compagnie que ce n'était pas traiter les citoyens de Saint-Jean avec justice que de leur dire que ces navires iraient à leur ville, et quelques jours après changer ainsi d'avis, ce qui causa des embarras au Gouvernement. Je ne lui ai pas caché ma façon de penser. La compagnie a répondu qu'elle croyait que ce changement était dans son intérêt et c'est pour cela qu'elle l'avait fait. C'est la réponse qu'on m'a donnée.

M. CARVELL: Etait-ce avant le 30 septembre 1913 que la compagnie du Pacifique-Canadien annonçait que ses navires feraient escale à Saint-Jean, et est-ce après cette date qu'elle changea d'avis?

M. PELLETIER: J'ignore si c'est avant ou après cette date, car je ne suis revenu de l'Ouest que le 30 septembre. Ce qui m'en est resté, ce sont les déclarations faites au cours d'une entrevue des citoyens de Saint-Jean avec mon très honorable ami le leader du Gouvernement. J'étais présent à cette entrevue, qui eut lieu vers le commencement d'octobre. On y déclara que ces avis avaient été publiés par la compagnie Allan et la compagnie du Pacifique-Canadien. Une fois l'assemblée terminée, j'allai trouver ces messieurs et je leur dis que j'aimerais pouvoir dire que j'avais vu ces avis, et de vouloir bien me les montrer. C'est ce qui m'a autorisé à reprendre le sujet subséquemment.

M. A. K. MACLEAN: Simplement parce que des avis avaient été lancés?

M. PELLETIER: Parce que des avis avaient été lancés et rendus publics.

M. A. K. MACLEAN: Vous jugez cela important?

M. PELLETIER: En effet, c'est mon avis.

M. CARVELL: Je ne sais pas si j'ai bien compris l'honorable ministre, mais, de certaines déclarations que lui auraient faites des citoyens de Saint-Jean, il semble conclure que la compagnie du Pacifique-Canadien aurait changé d'idée dans l'intervalle de deux ou trois jours. A-t-il subséquemment été avisé par le Pacifique-Canadien que cette compagnie avait modifié ses vues?

M. PELLETIER: J'en ai été informé d'abord par les messieurs qui sont venus ici avec la députation. Je pense que les avis ont paru vers la fin de septembre, pendant que j'étais dans l'Ouest. Je me rappelle être revenu à Ottawa le 30 septembre, et

que l'entrevue a eu lieu dans le cours d'octobre. C'est alors que j'appris pour la première fois ce qu'avaient fait la compagnie Allan et la compagnie du Pacifique.

M. CARVELL: Le ministre n'a pas saisi la question. A-t-il plus tard été informé par la compagnie du Pacifique-Canadien qu'elle avait changé d'idée?

M. PELLETIER: Oui; j'en fis matière à reproche à la compagnie du Pacifique-Canadien. Pourquoi, demanderai-je, avez-vous agi ainsi? On me répondit que c'était dans l'intérêt de la compagnie, et que, aux termes des conventions, elle était libre de changer de port.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Comme il se peut que je ne sois pas en mesure de prendre la parole, ce soir, j'aimerais à aborder l'examen de cette question au cours de quelques instants qui nous séparent de la suspension. Les installations maritimes établies à Saint-Jean et Halifax n'ont pas, ces années dernières, été suffisantes pour les besoins du trafic. Dans l'une et l'autre ville on est à les agrandir, et on compte que d'ici fort peu de temps ces ports seront pourvus d'installations maritimes qui les mettront à même de faire face aux nécessités du trafic dans des conditions pour le moins aussi expéditives qu'aucun autre port de l'Atlantique ou même du globe. Le marché auquel l'honorable directeur général des Postes a fait allusion laissait la compagnie libre de choisir comme point de partance le port qui lui conviendrait le mieux. Je n'ai pas personnellement conduit les négociations, mais je crois que les compagnies ne voulaient pas entendre parler d'obliger leurs navires à faire escale aux deux ports.

Le désir était qu'ils fissent escale à l'un ou l'autre port, et nous avons laissé les compagnies entièrement libres de choisir le port de départ de leurs navires. Or, les honorables députés qui ont soulevé cette question ont énoncé les conditions du marché, et affirmé qu'elles avaient produit un certain résultat. L'honorable député d'Halifax (M. Maclean), auteur de la motion, cherche à donner l'impression qu'il en est résulté un préjudice pour Halifax; et l'honorable député (M. Carvell), qui a appuyé la motion, voudrait faire croire que Saint-Jean en a souffert.

M. A. K. MACLEAN: Ce n'est pas ce que j'ai prétendu.

M. BORDEN: C'est la conclusion directe, si je ne me trompe, de ce qu'a dit l'honorable député. Car il s'est plaint, au cours de ses observations, que certains steamships, qui naguère faisaient escale à Halifax, n'y viennent plus maintenant, mais se rendent à Saint-Jean. Il a indiqué cela comme étant l'effet du marché conclu avec la compagnie. Mais l'honorable député qui a appuyé la proposition se plaint de ce que certains steamships qui naguère faisaient escale à Saint-Jean vont aujourd'hui à Halifax, et il a prétendu que c'était l'effet de l'initiative prise par le Gouvernement. Je ne pense pas avoir parlé de l'attitude de l'un ou de l'autre de ces messieurs en des termes dont ils puisssent se formaliser. Quant à nous, nous avons laissé ces compagnies libres de choisir leurs ports d'attache. La décision prise par l'une et l'autre compagnies a donné lieu à certaines récriminations dans Halifax et Saint-Jean. Elles étaient parfaitement libres, aux termes des conventions, de choisir leur port de partance, et le Gouvernement n'avait, que je sache, aucun moyen à sa disposition pour les forcer ou les engager à diriger leurs navires sur l'un ou l'autre port. La presse libérale, je le sais, ne s'est pas gênée pour dire que le Gouvernement avait offert certains avantages à l'une ou l'autre de ces compagnies pour l'engager à prendre la décision qu'elle a prise. Je tiens à dire que toute telle affirmation ou insinuation est absolument dénuée de fondement. En ce qui regarde la mise à exécution du marché, que mon honorable ami de Carleton (N.-B.) (M. Carvell), à ses heures, ingénieur expert, juge absolument préjudiciable au chemin de fer intercolonial, l'administrateur général de ce chemin de fer n'a jamais reçu le moindre ordre ou le moindre conseil d'aucun membre du cabinet, que je sache, et assurément pas de moi, de conclure un marché qui ne fût pas juste et équitable pour l'Intercolonial au point de vue des affaires. Et puisque l'honorable député de Carleton (N.-B.) prend sur lui de dire que ces conditions sont injustes pour l'Intercolonial, je ne m'érigerai pas en administrateur expert; je me bornerai à remarquer qu'un peu de science en ces matières, comme dans quelques autres, peut être parfois chose dangereuse. Le Gouvernement n'aurait pas mieux demandé que de voir les conditions du marché soumises à la commission des chemins de fer du Canada; et lorsqu'on s'en plaignit, c'est le conseil qui fut donné. Mais aucune démarche n'a été faite jusqu'ici dans ce sens, car, si je ne

me trompe, on n'entendait pas pousser les choses aussi loin.

M. CARVELL: A quoi bon?

M. BORDEN: Je me demande ce que l'honorable député entend par cette question.

M. CARVELL: Le marché était conclu, et les navires avaient adopté le port d'Halifax; qu'est-ce que les citoyens de Saint-Jean auraient pu gagner à faire intervenir la commission des chemins de fer?

M. BORDEN: Les conventions auraient pu être modifiées. Elles n'étaient valables que pour six mois. Mais le Gouvernement était bien consentant à soumettre ces conventions à l'examen d'un expert. On suggéra d'autoriser la commission des chemins de fer à agir en cette qualité.

L'honorable député déclare qu'elle n'a pas compétence. Mais que notre Parlement, s'il y a lieu, la revête des attributions nécessaires pour tirer au clair toute telle question. Je ne suis pas au courant des conditions du marché. L'honorable député déclare, si je comprends bien, que la somme de quinze dollars par wagon fut attribué. . .

M. CARVELL: C'est ce qu'indique le résultat d'un calcul: $300 par train.

M. BORDEN: Il fixe la somme à quinze dollars par wagon, d'Halifax à Saint-Jean. Mais cela est tellement absurde qu'on ne saurait le considérer comme élément d'un marché pratique.

M. CARVELL: Je mets vingt wagons par train, et cela, à $300 par train, fait quinze dollars par wagon.

M. COCHRANE: Telle n'est pas la convention.

M. BODERN: Je m'en suis rapporté à l'affirmation de l'honorable député. Je ne suis pas versé dans ces questions de transports-marchandises, je ne prétends pas m'y entendre. Mais je lui dirai ce que le ministre des Chemins de fer du ministère précédent a soumis à la Chambre comme prix modéré du remorquage de wagons de blé et céréales depuis Montréal jusqu'à Halifax, distance estimative de 828 milles: soit 2 cents 15 par boisseau. Et dans cette circonstance, ce même ministre répondit que le prix estimatif du remorquage par boisseau, sur le parcours de l'Intercolonial, était de 2 cents 27 par boisseau.

[M. Pelletier.]

Sir WILFRID LAURIER: Où le très honorable premier ministre puise-t-il ces renseignements?

M. BORDEN: Dans une réponse de l'honorable James Sutherland, alors ministre des Chemins de fer, réponse donnée en cette enceinte au cours de la session de 1903. Je ne saurais indiquer la date exacte, mais je pourrais le faire si on la désire. Elle fut donnée au début de la session de 1903, en réponse à une question posée par M. Kemp. Si je comprends bien, on estime qu'un chargement de wagon équivaut à mille boisseaux; ce serait là un grand wagon. Si mon calcul est exact, cela donnerait $22.70 pour le remorquage du wagon sur un parcours de 828 milles.

La distance d'Halifax à Saint-Jean est d'environ 270 milles, ou moins d'un tiers de ces 828 milles, de sorte que le taux est le même, pour le transport du grain, que celui mentionné par M. Sutherland, qui, en 1903, remplissait les fonctions intérimaires de ministre des Chemins de fer, l'aurait fixé à environ $45 par char.

M. GERMAN: Le très honorable député néglige de mentionner ceci: selon l'entente intervenue avec M. Sutherland, il n'était fixé aucun taux maximum, tandis que dans celle qui nous occupe il y a un taux maximum de $300.

M. COCHRANE: Cela ne concerne pas les trains de fret.

M. BORDEN: Je ne discute que le point soulevé par le député de Carleton, c'est-à-dire que le taux de $15 exigé pour le transport d'un char de Saint-Jean à Halifax, est tellement absurde que l'entente ne peut être qualifiée au point de vue des affaires. Je ferai remarquer, que si l'on adoptait la même base de calcul à l'égard de l'Intercolonial, pour le transport d'un char de Montréal à Halifax, le taux serait de $45, au lieu de $22.70.

M. EMMERSON: Je ferai remarquer au premier ministre que les taux de fret d'ici à Halifax sont déterminés par les taux du Pacifique-Canadien, une ligne rivale, et non par l'échelle de ses propres prix.

M. BORDEN: Je ne m'arrête, dans le moment, qu'au point soulevé par l'honorable député de Carleton. Je n'ai pas la prétention d'être, en ces questions, un expert aussi compétent que l'honorable député de Westmoreland et peut-être même que l'honorable député de Carleton.

L'on a affirmé que le prix de $15 par char d'Halifax à Saint-Jean était telle-

ment absurde, que l'entente en vertu de laquelle il avait été fixé ne pourrait avoir aucune valeur au point de vue des affaires. J'ai rappelé que dans une réponse faite par un membre du ministère précédent il avait été soutenu que $22.70 était un taux raisonnable pour le transport d'un char de Montréal à Halifax, dont la distance est de 828 milles et que, par suite, j'entretenais des doutes sur l'étendue des connaissances de mon honorable ami le député de Carleton en ces matières.

Je crois qu'il vaut mieux, selon toute probabilité, laisser les intérêts du pays aux soins de celui qui remplit les fonctions de gérant général de l'Intercolonial et qui est absolument versé en ces questions beaucoup plus qu'aucun député ne peut prétendre l'être. En tout ceci, le Gouvernement n'a eu en vue que d'assurer un meilleur service sur l'Atlantique et un transport plus rapide des paquebots-postes.

Dans la poursuite de ce but, nous avons abandonné aux compagnies de chemins de fer et aux compagnies maritimes le droit de choisir leurs ports d'attache, nous rendant aux raisons invoquées par elles. Il est arrivé que deux bateaux du Pacifique-Canadien qui se rendaient à Saint-Jean s'arrêtent maintenant à Halifax et que deux des vapeurs du Nord-Canadien qui allaient à Halifax vont maintenant à Saint-Jean. Le Gouvernement ne pouvait exercer aucun contrôle sur ces changements; en vertu de l'entente intervenue il appartenait aux compagnies de régler ces points—et elles ont usé de leur droit. Même en admettant ce qu'ont dit les députés de l'opposition qui ont pris part à la discussion, je ne vois pas qu'aucun dommage ait été causé jusqu'à cette heure à l'un ou à l'autre des deux ports. Je suis absolument de l'avis de mon honorable ami le ministre des Postes; il ne convient guère de soulever et d'attiser, en cette Chambre, les animosités et les jalousies régionales; les deux ports de Saint-Jean et d'Halifax devraient plutôt travailler de concert, à garder pour notre pays et pour nos compagnies de transport, le commerce canadien et en favoriser l'essor d'année en année.

M. PELLETIER: Il n'y a évidemment pas la moindre objection à ce que les papiers demandés soient produits, mais je m'oppose carrément à la seconde partie de la motion, par laquelle on nous demande de rapporter des conversations. Nous n'avons pas de détectaphones au ministère.

Sir WILFRID LAURIER: C'est heureux pour vous.

M. PELLETIER: Je suppose que mon honorable ami voudra bien amender sa motion en ceci?

M. MACLEAN: Je ne vois pas pourquoi le ministre des Postes ne rapporterait pas la substance des conversations qui ont été échangées entre lui et les fonctionnaires du Nord-Canadien. Je sais que les entrevues ont eu lieu.

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

Reprise de la séance.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmorelard): Monsieur l'Orateur, mon honorable ami le ministre des Postes (M. Pelletier) et mon très honorable ami le premier ministre (M. Borden) en traitant cette question se sont contenté de prétendre qu'il s'agit uniquement en cette affaire d'une rivalité entre deux villes et que la discussion n'a été suscitée que pour l'envenimer. Le ministre des Postes, avec son habileté caractéristique, ne l'a envisagée qu'à ce point de vue. Ce n'est pas ma manière de comprendre la question. L'honorable député d'Halifax (M. A. K. Maclean) a prétendu que le Gouvernement l'avait résolue non seulement au détriment d'Halifax ou de Saint-Jean, mais inéquitablement et injustement en altérant et en modifiant les conditions d'une convention conclue par le Gouvernement fédéral, au sujet du transport des dépêches. L'honorable député de Carleton, Nouvelle-Ecosse (M. Carvell), n'a pas cherché à soulever le ressentiment d'une ville contre l'autre. Il nous a exposé clairement que le cabinet avait causé un dommage à l'Intercolonial et par là au pays tout entier, en exerçant une pression d'un côté pour faire changer le port d'attache de la compagnie de navigation du Pacifique et, de l'autre, ceux du Nord-Canadien. Je ne me place, pour ma part, qu'au point de vue des intérêts de l'Intercolonial. Je crois que cette convention, qui est intervenue entre M. Gutelius, représentant l'Intercolonial, et le Pacifique-Canadien, et des plus indignes et qu'elle n'aurait jamais été conclue entre deux associations privées. Je regrette que le ministre des Chemins de fer ne soit pas présent, je lui rappellerais que, durant la dernière session, il nous a annoncé qu'il s'était assuré les services de M. Gutelius pour deux ans,

moyennant $20,000 de traitement annuel; il nous disait alors qu'il avait retenu ses services comme gérant de l'Intercolonial, pour cette période; qu'il était tellement distingué comme administrateur de chemin de fer et que ses aptitudes étaient tellement considérables que le Pacifique ne l'avait que prêté à l'Intercolonial. Nous trouvons qu'aussitôt après avoir été engagé comme gérant général de l'Intercolonial lui, un vieil employé du Pacifique, il entreprit de conclure un contrat avec le Pacifique, au sujet des taux de trafic sur l'Intercolonial. Si mon très honorable ami le premier ministre était présent, je lui demanderais, s'il est vrai, ainsi que le prétendait le 'Herald" de Halifax, au mois de septembre dernier, qu'il ait été voir sir Thomas Shaughnessy et lui ait demandé que Halifax devînt le terminus de leur ligne de navigation. Le "Halifax Herald" a exposé et représenté que M. Borden, en sa qualité de chef du Gouvernement et de député de la ville de Halifax, s'en alla trouver M. Shaughnessy du Pacifique et lui demanda de se rendre à son désir.

Sir Thomas Shaughnessy aurait répondu qu'il ne pouvait faire de Halifax la tête de ligne de la compagnie, lorsque Saint-Jean était déjà désignée pour cette fin; le changement d'ailleurs entraînerait une perte trop considérable au Pacifique et, à moins que l'Intercolonial ne se charge d'assumer le déficit, il ne pouvait faire la modification demandée. Tel est le récit de l'incident tel qu'il figure au "Halifax Herald", qui est loin d'être un journal hostile au Gouvernement, non plus qu'au premier ministre. Nous y trouvons dans tous les cas une indication de la raison qui a déterminé le changement intervenu. Le Pacifique a prétendu que d'aller à Halifax lui causerait une perte considérable dans le transport du fret et des voyageurs, mais plus spécialement dans le transport des voyageurs sur une aussi longue distance. Il est bien connu que la distance entre Montréal et Halifax, en passant par Saint-Jean, est plus courte sur la ligne du Pacifique que sur celle de l'Intercolonial et s'il est vrai, ainsi que l'a prétendu sir Thomas Shaughnessey, que le Pacifique ne pouvait transporter son fret sans y perdre et que la perte devait être assumée par l'Intercolonial avant qu'il fût décidé qu'il se rendrait à Halifax sur la ligne de l'Intercolonial, il en découle nécessairement que vu la différence dans le transport et dans la longueur de la route, l'Intercolonial perd de l'argent en transportant pour l'exploitation des marchandises de Montréal à Halifax. Alors, s'il est vrai que l'Intercolonial perd de l'argent dans le transport des marchandises de Montréal à Halifax, nous nous trouvons en présence d'une perte double, qu'il se trouve à subir, par suite de cette convention; d'abord la sienne propre, ensuite celle qu'il assume au lieu et place du Pacifique-Canadien.

Il est évident que la compagnie du Pacifique-Canadien a insisté pour se faire compenser de ses pertes par l'Etat, représentant le réseau de l'Intercolonial; la convention qui a été conclue le démontre. Mon honorable ami de Carleton a mentionné cette convention; je soutiens qu'elle est irrégulière et illégale, et je regrette beaucoup que le ministre des Chemins de fer ne soit pas à son siège en ce moment. Cet après-midi il a répondu à une question, inscrite au Feuilleton, en déclarant que cette convention a été conclue à une certaine date; mais qu'aucun arrêté en conseil n'avait été adopté à ce sujet. Je dois déclarer à cette Chambre et rappeler au Gouvernement,—les membres du cabinet doivent le savoir,—qu'en vertu de l'article 46 de l'acte des chemins de fer du Gouvernement du Canada, seul le Gouverneur en conseil a le droit de fixer les prix de transport pour le trafic sur l'Intercolonial; que le ministre des Chemins de fer n'a nullement le droit de le faire lui-même; que la chose ne peut se faire que sur sa proposition, sous l'autorité du Gouverneur général en conseil. L'article 46 est ainsi conçu:

Le Gouverneur en conseil peut imposer...

Dans les statuts, "may" a le même sens que "shall" . . . .

—des prix de transport et en autoriser la perception sur tout chemin de fer appartenant à Sa Majesté, ou sous le contrôle ou l'administration du ministre, et varier, modifier et changer pareillement de temps à autre ces prix ou droits, et déclarer les cas d'exemptions.

2. Tous ces droits et taxes sont payables d'avance si le percepteur l'exige.

L'article 47 dit ce qui suit:

Tous ces droits et taxes peuvent être recouvrés, avec dépens, en toute cour de juridiction compétente, par le percepteur ou par l'individu chargé de les recevoir, en son propre nom ou au nom de Sa Majesté, en suivant toute forme de procédure par laquelle peuvent être recouvrées les dettes dues à Sa Majesté.

Quant à l'administration de l'Intercolonial, je soutiens que c'est au Gouverneur en conseil qu'il appartient de fixer tous les taux et droits sur l'Intercolonial, lesquels ne peuvent être perçus à moins de l'être par

lui. Et l'histoire de l'administration de ce chemin de fer, depuis sa création jusqu'à ce jour, démontre que tout tarif établi, toute convention passée même relativement à des tarifs spéciaux, l'ont été en vertu de l'autorité du Gouverneur en conseil, et uniquement en vertu de cette autorité.

Même dans les cas de nécessité urgente, où le ministre a été appelé à agir ou à faire agir son gérant, pour fixer certains tarifs spéciaux, ces actes ont toujours été ratifiés par un arrêté en conseil.

Je me rappelle de ma propre expérience à ce sujet et je sais quelle a été l'expérience d'autres administrateurs de ce ministère. Je fus fort surpris, je le confesse, lorsque je lus la réponse du ministre actuel des Chemins de fer, annonçant qu'une entente, affectant aussi sérieusement le trafic de l'Intercolonial, avait été conclue entre ce dernier chemin de fer et le Pacifique-Canadien, et qu'elle n'avait pas été ratifiée par un décret du conseil.

Le premier ministre lui-même ignorait la chose, au mois de septembre ou octobre dernier, lorsqu'il accorda sa fameuse entrevue à la délégation de la ville de Saint-Jean. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux n'en connaissait évidemment rien lui non plus, et je n'en suis pas surpris; car il se passe bien des choses dont il n'a pas connaissance, par exemple, relativement aux changements d'horaires ou à la suppression des convois; il nie ces choses, un jour, devant la Chambre, et le lendemain il est forcé d'avouer qu'il a eu tort et que ces changements se sont produits hors de sa connaissance. Ce qui me semble étrange, en vérité, c'est que questionnés par la délégation de Saint-Jean au sujet de cette entente, lors de l'entrevue du mois d'octobre dernier à Ottawa, le premier ministre, le ministre de la Marine et des Pêcheries ainsi que le ministre des Postes répondirent comme un seul homme qu'ils n'en savaient rien. C'est le gérant général qui avait conclu ces arrangements. Mais ils doivent au moins avoir appris quelques détails peu de temps après; car autrement ils ont failli à leur devoir. Il doivent avoir été mis au courant de cette convention concernant le trafic, et je crois réellement que j'ai le droit de me plaindre, monsieur l'Orateur, relativement à cette affaire. Tout ce que nous avons devant nous, ce sont les objets de cette convention concernant le trafic; mais nous n'avons pas le document lui- même. L'on admet que cette convention n'a jamais été ratifiée par un décret en conseil. Dès le premier jour de cette session, j'ai demandé qu'une copie de la convention fût déposée sur le bureau. On n'a pas satisfait à ma demande, et les informations au sujet de ce contrat que le ministre des Chemins de fer aurait dû nous fournir ce soir, sont encore à venir. En ce moment nous sommes à discuter une question qui affecte d'une façon vitale le commerce et le trafic du Dominion de même que les intérêts des Provinces maritimes, et cependant, le Gouvernement garde par devers lui, je ne sais dans quel but, le texte d'une convention qui a été conclue en son nom, sans autorisation, par son agent, M. Gutelius. Ce monsieur a déclaré aux citoyens de la ville de Saint-Jean qu'il avait signé un contrat et que l'affaire était terminée.

Evidemment, le ministre de la Marine et des Pêcheries a approuvé la chose, et, par son silence, il a admis que la question était définitivement réglée.

De son côté, le très honorable chef du Gouvernement semble également d'opinion que du moment que M. Gutelius a signé cette convention, la question est terminée et le gouvernement du Canada se trouve lié. Mais je rejette sur le Gouvernement la responsabilité en toute cette affaire. Si les ministres ont ignoré les conditions de la loi des chemins de fer, c'est une erreur qui n'est pas excusable de leur part. Ils auraient dû savoir qu'une telle entente ne peut être effective ou légale, à moins d'avoir été validé par un décret en conseil.

Mais le contrat va encore plus loin.

M. PELLETIER: Ce n'est qu'un arrangement temporaire.

M. EMMERSON: Quand il ne serait fait que pour une semaine, ça ne me fait rien. Je déclare que le ministre des Chemins de fer lui-même n'avait pas le droit de conclure une telle convention, et encore bien moins le gérant général de l'Intercolonial, son subordonné. Conséquemment, tant qu'ils s'en tiennent à cette entente, selon moi, ils agissent illégalement et contre la lettre de la loi. Ils doivent savoir à quoi s'en tenir à ce sujet. Mon très honorable ami, le chef du Gouvernement et le ministre de la Marine et des Pêcheries, à mon sens, ont traité quelque peu cavalièrement la délégation de la ville de Saint-Jean. Je suppose que la promesse qu'ils firent alors aux délégués de leur fournir le texte complet de la convention,—promesse qui n'a jamais été tenue,—n'avait qu'un

but: les mettre de bonne humeur. Je regrette d'être forcé d'en arriver à cette conclusion; mais il n'y en a pas d'autre à tirer, et en discutant cette question, cet après-midi, je regrette de constater que mon honorable ami n'a pas traité cette Chambre comme il l'aurait dû. Il n'a pas discuté cette question sérieusement. Il n'y a pas de doute qu'il sait bien que cette convention est illégale et ne lie pas du tout le Gouvernement. Il sait très bien que le Gouvernement ne saurait se faire remettre les sommes payées pour le transport des marchandises en vertu de cette convention. Le ministre des Chemins de fer a nié que le maximum du prix pour un convoi de marchandises composé de 30 à 50 wagons, entre Saint-Jean et Halifax, est fixé à $300; mais il admis tout de même que $300 était le taux maximum pour un convoi de voyageurs de douze wagons. Je lui ferai remarquer que le contrat stipule:

Pour les transports de toutes catégories allant dans l'une ou l'autre direction, on prendra 75 cents par tonne de 2,000 livres, excepté la farine et le grain qui seront transportés au taux de 60 cents par tonne de 2,000 livres; les recettes maxima provenant de ce trafic, sur n'importe quel convoi, ne devront pas dépasser $300.

Il arrive très souvent, sur le parcours entre Saint-Jean et Halifax, que les convois de marchandises se composent de 30, 40 et même de 50 wagons. Tout dépend de la capacité des wagons et de la puissance de la locomotive; cependant, il est clair qu'on ne pourra faire payer plus de $300, quelle que soit la longueur du convoi.

Je ne vois pas l'opportunité de discuter à ce moment-ci le côté financier de cette convention. Cependant, il est indubitable que nous sommes en face d'un arrangement conclu entre le Gouvernement fédéral et le Pacifique-Canadien, hors l'autorisation du conseil des ministres et mis en vigueur par des agents subalternes de l'Etat, qui impose au Gouvernement les frais de faire circuler, entre Saint-Jean et Halifax, de lourds convois de marchandises pour la magnifique somme de $300. De plus, en vertu de cette convention, le Gouvernement doit ramener gratuitement les wagons à Saint-Jean, une fois qu'ils sont vides, et payer au Pacifique-Canadien une indemnité de tant par jour pour le temps que ses wagons sont employés, même quand ils sont vides. Quel contrat magnifique! Peut-on en trouver un pareil en Amérique ou dans le monde des chemins de fer tout entier? Est-il possible de trouver sur ce continent une convention similaire entre deux compagnies de chemins de fer?

[M. Emmerson.]

Je n'ai pas besoin de discuter les motifs ultérieurs, s'il y en a, qu'ont eu les deux parties intéressés, en concluant une convention de ce genre; je ne m'en tiens qu'aux faits. Monsieur l'Orateur, il y a plus que le paiement d'un taux nominal pour le transport de ce trafic de voyageurs et de marchandises, entre Saint-Jean et Halifax, dans ce contrat; il y a la suppression des convois sur tout le parcours de l'Intercolonial. Et je mentionne ce fait, parce que pour exécuter ce contrat avec le Pacifique-Canadien, l'Intercolonial, court comme il l'est de matériel de traction, a dû interrompre la circulation de plusieurs convois réguliers et employer les locomotives au transport des convois spéciaux du Pacifique entre Halifax et Saint-Jean. L'on en est venu à cette extrémité à cause de la rémunération nominale que le Pacifique paie à l'Intercolonial pour la circulation de ses convois.

Il y a plus, et j'ai la preuve de la chose, les trains de l'Intercolonial sont sans cesse retardés pour permettre de laisser passer ceux du Pacifique-Canadien, aux convenances desquels les premiers se plient constamment. Pas plus tard que samedi dernier, un train dont l'importance est grande pour le commerce de la région que représente mon honorable ami de Cumberland (M. Rhodes), le train numéro 83, qui tous les jours, le dimanche excepté, va de Springhill à Moncton, était rempli de voyageurs, parmi lesquels beaucoup étaient partis d'Amherst pour l'Ouest. Ce train a été retenu à Aulac pendant 27 minutes pour satisfaire aux convenances d'un convoi spécial du Pacifique-Canadien qui circule en vertu des termes de cet accord. Ce même train a le même jour été retenu 20 minutes à Sackville pour la commodité d'un convoi du Pacifique-Canadien; ce qui fait qu'une foule de voyageurs ont perdu 47 minutes afin de ne pas retarder ceux du Pacifique-Canadien.

Mais ce n'est pas tout: des trains ont été supprimés ou changés au grand préjudice des employés de l'Intercolonial. Je m'étonne que des représentants des Provinces maritimes, amis du Gouvernement et connaissant, comme ils doivent les connaître, les inconvénients, les pertes, le dommage que cet accord cause aux habitants de ces provinces, n'élèvent aucune protestation. Il n'est pas encore trop tard pour le faire. L'accord n'a pas été ratifié par décret du conseil. Le Gouvernement se met à l'abri derrière M. Gutelius. Et qui est ce M. Gutelius? J'ignore si même il est Canadien. Je sais qu'il est venu un jour des Etats-

Unis, et qu'après certain travail accompli relativement au Transcontinental, il est venu à l'Intercolonial. Peut-être aurons-nous cette semaine, selon que l'a promis le ministre des Chemins de fer, le résultat de ce travail. Il est venu dans les Provinces maritimes prendre la direction de l'Intercolonial, et quel a été le résultat. Il en est résulté qu'aujourd'hui il ne reste plus à l'Intercolonial aucun des anciens fonctionnaires. Le chef du bureau de l'entretien de la voie, celui du bureau des ingénieurs, presque tous ceux qui, sortis des rangs, avaient pu s'élever à des charges dans l'administration du réseau, sont disparus, soit par destitution, soit par mise à la retraite, en vertu des dispositions si commodes de la loi du fonds de prévoyance, retraite illégalement imposée dans certains cas. Je ne saurais m'élever trop énergiquement contre une pareille conduite.

Pendant que sur l'Intercolonial il se trouvait, il y a quatre ans, trois ingénieurs pour faire l'ouvrage, cette même besogne est aujourd'hui donnée à quatorze ou quinze. D'où ces hommes sont-ils venus? Dans presque tous les cas ils sont venus du Pacifique-Canadien, d'où M. Gutelius était lui-même sorti. Bien plus, beaucoup sont là à cause de leur parenté avec M. Gutelius, le gérant général de l'Intercolonial. Dans bien des cas, des employés ont été jetés dehors au milieu de l'hiver, privés de leur gagne-pain. Et pourquoi? Afin de faire place à des gens du Pacifique-Canadien et des Etats-Unis.

Il y a quelques semaines, je me trouvais à la cour, dans le comté de Westmoreland, et j'y ai entendu lire des lettres de naturalisation de l'ingénieur en chef de l'Intercolonial. Il était au Canada depuis quelques années, à l'emploi du Pacifique-Canadien, et, pour le nommer à Moncton, il a fallu déplacer et mettre à la retraite un vieil ingénieur, contre qui il n'y a rien à dire, dont les titres équivalent, s'ils ne sont pas supérieurs, à ceux de l'étranger dont je parle. L'ingénieur en chef de l'Intercolonial, M. Brown, a demandé sa naturalisation. Je crois que c'était en décembre 1913, il y a quelques semaines tout au plus. Déjà il était à l'emploi de l'Intercolonial depuis près d'un an. D'autres n'ont pas encore demandé la naturalisation. Bien plus, quelques-uns d'entre eux étaient des pensionnaires du Pacifique-Canadien, et ils le sont encore. Malgré cela, le Gouvernement les emploie, et il leur paye des salaires. Beaucoup de ces choses sont la conséquence de cette convention illégale.

M. RHODES: L'honorable député voudrait-il bien nommer quelqu'un de ces pensionnaires du Pacifique-Canadien qui sont en même temps employés de l'Intercolonial?

M. EMMERSON: On les trouvera dans les états qui ont été demandés. Je ne puis de mémoire rappeler aucun nom. Seulement, je sais que mes dires ne peuvent être niés.

M. GAUVREAU: Ils ne l'ont jamais été.

M. EMMERSON: En effet, ils ne l'ont jamais été, car ils sont malheureusement trop vrais, à mon grand regret comme au regret, je le présume, de mon honorable ami de Cumberland.

J'ai dit que les intérêts de l'Intercolonial étaient subordonnés à ceux du Pacifique-Canadien. Je crois que cette dernière compagnie a les yeux sur l'Intercolonial, où elle espère obtenir des droits de circulation qui seront à son avantage. J'en connais assez pour pouvoir dire qu'elle cherche à s'assurer des droits qui mettent dans ses mains la direction presque absolue des affaires de l'Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax et aussi entre Truro et Sydney. Je crois qu'elle est bien déterminée à y parvenir. Que fait-elle aujourd'hui? Chaque tour qu'elle a imprimé à la vis à commencer en 1912, et sans même s'être arrêté au 24 avril 1913, a eu pour cause sa détermination d'élever, non pas toujours graduellement, mais brusquement parfois, les tarifs du transport des marchandises sur l'Intercolonial. Dans quel but? Dans le but de les faire concorder avec les siens, de manière que, le jour où elle aura acquis les droits de circulation qu'elle convoite, elle n'aura pas à imposer au public dans la sphère d'actions de l'Intercolonial, les prix qu'elle-même fait payer sur son réseau, puisque déjà ce sera un fait accompli, grâce au Gouvernement, à qui le Pacifique-Canadien aura dicté ses volontés.

Mais quoi! voici que sur l'Intercolonial les règles consacrées par le temps sont abandonnées, et cela, pour satisfaire aux convenances du Pacifique-Canadien. Toutes les formules des bureaux, celles des ateliers, celles des gares, relatives aux lettres de voitures, à toutes les affaires qui se traitent dans les bureaux, toutes ces formules en usage sur l'Intercolonial ont été par M. Gutelius remplacées par d'autres qui sont calquées sur celles qui servent sur le Pacifique-Canadien. Il se peut que ces dernières soient préférables. Je ne dirai ni qu'elles le sont ni qu'elles ne le sont pas.

Ce que je dirai néanmoins, sur la foi de spécialistes éminents, c'est que les règlements généraux du Pacifique ne valent pas mieux que ceux que l'on appliquait à l'Intercolonial.

Il n'est personne de la droite qui osera nier ces choses. J'ai à la main quelques-uns des tarifs qui, sur l'Intercolonial, ont remplacé les anciens. Un de ces tarifs, celui qui concerne les farines et, en général, les produits de la meunerie a été publié le 30 mars 1908. Il a été en vogue jusqu'au 24 avril 1913, après que l'on eut donné à M. Gutelius carte blanche en ce qui concerne l'Intercolonial dans ses rapports avec le Pacifique-Canadien. Et une comparaison, à laquelle je n'ai pas le temps de m'arrêter aujourd'hui, ce que je ferai plus tard quand l'occasion me le permettra, fera voir que les tarifs de transports des marchandises sur l'Intercolonial ont été accrus de 40 et 50 p. 100, ou même davantage. Et chacun sait que l'on a de même serré la vis relativement au transport des voyageurs, toujours dans l'intérêt du Pacifique-Canadien.

On sait que de temps immémorial il se donnait aux jours de fête—à Noël, au jour de l'an, au jour d'actions de grâces, à Pâques et autres grandes fêtes—des billets à prix réduits sur l'Intercolonial. Le prix de ces billets a soudainement été haussé de 30 p. 100; j'allais dire de 50 p. 100, et je crois que je ne me tromperais pas; mais je me bornerai à dire que ces prix ont été grandement augmentés en 1913, au préjudice, je crois, de l'Intercolonial, dont les recettes ont diminué. J'ai pareillement ici l'ancien et le nouveau tarif relativement au bétail, et je vois que les augmentations ont été exorbitantes. Nous avons donc, comme on le voit, imposé aux clients de l'Intercolonial de fortes augmentations dans le prix du transport des marchandises. On a ajouté aux charges qui déjà pesaient sur eux. Avec un gérant à qui l'on paye un salaire de vingt mille dollars, avec des gens que le Pacifique-Canadien nous a passés et que l'on gratifie de salaires excessifs, nous voyons l'Intercolonial conclure un marché qui permet au Pacifique-Canadien le transport des marchandises de Saint-Jean à Halifax à des prix moindres qu'il ne demanderait si lui-même exploitait la ligne, et à des prix de beaucoup inférieurs à ceux que l'Intercolonial fait payer à ses voyageurs ordinaires.

De la compagnie du Pacifique-Canadien on exige deux dollars par voyageur, de Saint-Jean à Halifax et même moins par wagons complets; mais si un simple voyageur désire se rendre d'Halifax à Saint-Jean, force lui est de payer trois fois le prix exigé du Pacifique-Canadien. Est-ce bien loyal de la part de l'Intercolonial? Les ministériels entendent-ils justifier pareille inégalité de traitement aux yeux du pays Je ne me place pas ici au point de vue des intérêts de clocher. Je ne me fais nullement ici l'interprète de Saint-Jean ou d'Halifax et n'ai point mission de me constituer le défenseur des intérêts de telle ou telle ville. Je vois la chose sous l'angle des intérêts généraux du pays, desservi par l'Intercolonial; je me fais l'interprète de ce réseau d'Etat, qu'on transforme en bonne à tout faire au service du Pacifique-Canadien.

Force a été à l'Intercolonial de supporter ses propres pertes à raison de l'étendue de son parcours, et, cependant, malgré ce désavantage, son budget accuse une plus-value. Aujourd'hui, par suite de ce traité, vous grevez ce réseau d'Etat de nouveaux fardeaux en le forçant à supporter les pertes du Pacifique-Canadien.

A mon avis, le port d'Halifax n'a pas de supérieur; sa propre excellence lui suffit et il peut réclamer sa quote-part d'affaires. Le port de Saint-Jean est aussi d'une excellence reconnue et, à ce titre, il peut revendiquer sa part de commerce. Mais il faut se garder de mettre l'Intercolonial au service d'un port quelconque.

Il y a un an, le Gouvernement n'osa pas prendre de décision au sujet de Saint-Jean et d'Halifax relativement à ces entreprises de service de transport postal. Les besoins de la politique lui interdisaient la chose. Il autorisa la compagnie de transatlantiques à faire choix d'un port, à son gré. En deux circonstances, les compagnies de navigation firent leur choix, le Pacifique-Canadien optant pour Saint-Jean, en premier lieu, et la compagnie du Nord-Canadien choisissant Halifax. Mais ici le Gouvernement intervint et engagea ces compagnies de navigation à modifier leur décision. Par quel intermédiaire? Au lieu de faire acte de courage, au lieu de jouer cartes sur table, le Gouvernement se retrancha derrière le texte d'un traité conclu par un de ses propres fonctionnaires qui n'était pas plus autorisé à passer pareil marché que je ne le saurais faire moi-même ou tout autre de nos collègues. Le Gouvernement n'a pas fait preuve de courage ni de bravoure; il a ainsi voulu mettre à l'abri sa responsabilité en prenant une décision si désavantageuse au public, au commerce canadien et à l'Intercolonial lui-même. Le congédiement même des employés de l'Intercolonial et leur mise à la retraite prévue par la loi relative à la caisse de retraite dérange l'équilibre d'un fonds de haute importance destiné à la protection des employés. Bien plus, il en résulte de nouvelles charges pour les jeunes gens appelés

au service de l'Intercolonial au cours de cette année ou des années futures. L'administration actuelle de l'Intercolonial jette son trafic dans un complet désarroi. L'interruption du service de l'Ocean Limited portera au trafic, entre l'Ontario et les provinces de l'Ouest, un coup si sensible que l'Intercolonial sera dans l'impuissance de recouvrer ces transports, quand ce train reprendra son service, le printemps prochain. On le sait, les voyageurs prennent l'habitude de fréquenter certaines hôtelleries et de suivre certains itinéraires. A mon sens, la ligne de l'Intercolonial l'emporte sur toutes les autres. J'ai à cœur de voir les succès de l'Intercolonial grandir de plus en plus.

Mais, apparemment, le Gouvernement cherche à détruire le trafic de ce réseau, trafic qui lui revient de droit, en raison de son tracé et des circonstances. Le Gouvernement est responsable de la perturbation qu'il apporte à ce trafic et du tort qu'il cause ainsi à l'Intercolonial.

Le premier ministre a cité les paroles prononcées au sujet du tarif de transport des marchandises par M. Sutherland, lorsqu'il était ministre suppléant des Chemins de fer en 1903. Le premier ministre le sait, ou du moins devrait le savoir, le trafic direct ou d'entier parcours sur l'Intercolonial, à destination de Saint-Jean et d'Halifax, est régi par le parcours en milles du Pacifique-Canadien; c'est-à-dire que c'est le parcours moins étendu du réseau rival qui régit les tarifs des marchandises. Bien qu'il y ait 800 milles de distance par voie de l'Intercolonial entre Montréal et Halifax, le tarif des marchandises n'est pas établi sur le pied de ce parcours, mais bien sur le parcours entre Montréal et Halifax par la voie ferrée la plus courte, c'est-à-dire par la voie du Pacifique-Canadien, à destination de Saint-Jean. Le voyageur qui prend l'Intercolonial à Montréal pour se rendre à Saint-Jean, fait un bien plus long trajet, mais paie le même prix que par voie du Pacifique-Canadien, qui suit une route bien plus courte et bien plus directe. C'est donc la règle suivie par toutes les compagnies de chemins de fer de prendre pour base de leurs tarifs le parcours moins étendu de la ligne concurrente. Le texte cité par le premier ministre ne saurait donc s'appliquer ici. Bref, voici l'état de la question. Voulant annuler le marché passé pour le transport des dépêches; voulant intervenir dans le choix que ferait les compagnies de navigation; voulant rendre nuls et inefficaces les traités qu'il a conclus l'an dernier pour le service postal et les transports, le Gouvernement a, illégalement et clandestinement, passé un marché avec la compagnie du Pacifique-Canadien, par l'intermédiaire d'un de ses fonctionnaires qui n'était nullement autorisé à conclure pareil traité et il cherche aujourd'hui à s'abriter derrière ce traité, pour se soustraire à toute responsabilité. Je voudrais que la motion à l'étude entraînât la condamnation du département des Chemins de fer et celle du Gouvernement, pour avoir autorisé la perpétuation d'un marché aussi condamnable et sans parallèle dans l'histoire du département.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Je n'entends nullement aborder la discussion de la rivalité de prétentions entre Saint-Jean et Halifax. Je suis bien aise que le premier ministre nous ait dit que Saint-Jean et Halifax seraient dotés d'installations maritimes ne le cédant à celles d'aucun autre port des autres pays, se rattachant à l'Intercolonial et aux transports transatlantiques de ces ports. Seulement, il y a un aspect de cette question qui n'a pas encore été développé ici et pendant quelques instants je désire y appeler l'attention de la Chambre. Je crois être dans la question, puisque la motion demande le dépôt d'un exemplaire du contrat intervenu entre la compagnie du Pacifique-Canadien et l'Intercolonial, et que la question des tarifs de transport rentre dans ce traité. Quatre grandes compagnies de navigation sont intéressées dans cette motion et, aujourd'hui, le Gouvernement canadien traite avec ces compagnies de navigation transatlantique la question du transport des dépêches. Mais ce débat porte encore sur le contrat intervenu entre l'Intercolonial et le Pacifique-Canadien. Les cultivateurs de l'Ouest canadien se plaignent vivement des prix de transport exorbitants dont se trouvent grevés les blés et autres produits de l'Ouest, et l'accusation la plus grave, celle qui a le plus passionné l'opinion publique en ces derniers temps, se rattache à l'énorme majoration des prix de transport des marchandises depuis deux ou trois ans.

Nous avons même donné au président de notre commission des chemins de fer mission d'aller en Angleterre, afin de s'y renseigner sur la genèse de cet important relèvement des tarifs des marchandises sur l'Atlantique, et sur l'origine de cette taxe sérieuse dont se trouvent grevées les blés

et les farines de l'Ouest canadien. Arrivé en Angleterre, le président constata l'existence d'un forte majoration des tarifs, et si je ne me trompe, il a dressé un rapport en ce sens. L'idée qui s'accrédite au pays, c'est que le Parlement et la commission des chemins de fer sont impuissants à atteindre les dirigeants de cette puissante coalition de l'Atlantique qui a doublé ses tarifs de transport des marchandises. A mon avis, la compagnie du Pacifique-Canadien au pays est à la tête de cette puissante coalition de compagnies de navigation transatlantique. La compagnie White Star Line, qui figure au traité en question, fait aussi partie de cette coalition, ainsi la Royal Line du Nord-Canadien et la ligne Allan qui, aujourd'hui, si je ne me trompe, est la propriété du Pacifique-Canadien. A mon sens, on ne saurait atteindre cette coalition ni en allant visiter l'Angleterre ni en créant une commission internationale pour étudier la question et faisant le tour du monde, pour demander à la France, à l'Allemagne, à la Grande-Bretagne et aux Etats-Unis de réglementer cette coalition de navigation maritime; non, le moyen de réussir serait de réglementer cette commission au pays même. A mon avis, si on constate qu'il existe au pays une compagnie créée par le Parlement canadien qui traite injustement le public canadien, il ne faudrait plus désormais traiter avec pareille compagnie. Avant de passer ce marché avec la compagnie du Pacifique-Canadien, lui conférant de précieux avantages relativement à l'Intercolonial, il aurait fallu l'obliger à donner des éclaircissements au sujet des coalitions influant sur les tarifs et les prix de transport des marchandises sur l'Atlantique, et il aurait fallu refuser de traiter avec cette compagnie, tant qu'elle n'aurait pas déclaré qu'elle entendait dissoudre cette mise de fonds en commun. La compagnie du Pacifique-Canadien, la ligne Allan, la Royal Line et la ligne White Star, faisant aujourd'hui affaires avec le peuple canadien, figurent toutes dans cette coalition; ce sont elles qui traitent si injustement nos populations de l'Ouest.

La compagnie du Pacifique-Canadien, la compagnie du Grand-Tronc et la compagnie de Richelieu-Ontario qui est venue, l'an dernier, nous demander une nouvelle loi, figurent toutes trois dans une nouvelle coalition, dont les détails seront livrés à la publicité ces jours-ci. Cette coalition a pour objectif d'accaparer tous les transports de marchandises, de Duluth à Québec.

[M. W. F. Maclean.]

Elles font aussi toutes partie d'une autre vaste entente qui permettra à cette coalition maritime d'être maîtresse du fret sur mer, du fret sur les fleuves et les lacs et du trafic des chemins de fer. C'est ainsi qu'une coalition règnera sur tout le pays et sur l'Atlantique jusque sur le marché de nos produits, la Grande-Bretagne. S'il en est ainsi, et je défie quiconque ici de le nier, alors le Parlement ne devrait jamais traiter avec une de ces compagnies pour augmenter ses privilèges sur notre grande voie ferrée de l'Etat, sans lui demander une explication et sans insister pour qu'elle cesse de faire partie de cette coalition. Cet après-midi, le premier ministre en discutant le développement de ce grand port et ces vastes terminus de l'Intercolonial à Saint-Jean, Québec, Halifax et Montréal, a dit que ce seraient de grands ports et de grands terminus. Va-t-on les mettre à la disposition du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la ligne Allan, de la Royal line et de la White Star, lorsque ces mêmes compagnies forment une entente pour augmenter les tarifs de fret du double de ce qu'ils étaient il y a deux ans et qui, si on les laissait continuer dans cette voie, pourraient porter les tarifs à un taux encore plus élevé? Les tarifs de fret sont le problème le plus important au Canada. Le développement de l'Ouest repose absolument sur cette question. Nous avons vu des députations venir ici demander la franchise du blé. D'après moi, le mouvement qui se fait en faveur de la franchise du blé aux Etats-Unis repose sur la question des tarifs de fret plus que sur toute autre chose et on pourrait obtenir par la franchise du blé une concurrence pour les tarifs de fret et pour les prix. Certainement, les tarifs de fret ne seront jamais abaissés si nous refusons de nous apercevoir que les grandes compagnies de chemin de fer sont à la tête de la coalition sur l'Atlantique et que de tous, le plus grand coupable c'est le Pacifique-Canadien. Cette même compagnie a obtenu des avantages importants sur l'Intercolonial et je pense que le temps est arrivé de s'arrêter et de ne plus rien avoir à faire avec une compagnie qui veut entrer dans une coalition de ce genre. On ne devrait certainement plus accorder d'aide, plus de législation d'aucune sorte à ces grandes compagnies sans insister d'abord pour qu'elles présentent une patente nette prouvant qu'elles ne font pas partie de cette coalition, sur les lacs, les fleuves ou l'océan.

Il n'y a pas d'autre manière de les atteindre.

On m'a donné l'idée aujourd'hui que ce serait une très bonne chose de créer une autre grande commission et de l'envoyer à l'étranger pour prendre tous les renseignements relatifs à cette coalition maritime et pour obtenir une législation internationale à propos d'une chose que nous pouvons régler chez nous dans cette Chambre du Parlement. Il n'y a qu'une manière de le faire, c'est de refuser d'avoir des relations avec ces chemins de fer ou de leur accorder des droits et de ne plus leur donner aucune autorisation. J'attire l'attention des gens du Nord-Ouest sur le fait que tant que nous leur accorderons des lois ou que nous leur viendrons en aide en leur donnant des subventions en argent ou en leur faisant des prêts et autres avantages, ou en leur permettant de passer sur l'Intercolonial, nous donnerons la preuve évidente que nous sommes incapables de nous occuper de nos affaires. Nous en faisons les maîtres du pays, nous ne les obligeons pas à servir le pays comme ils devraient le faire. C'est une pensée qui me vient à l'esprit au moment où nous discutons ces questions de transport qui exigent tant d'attention en ce moment au Canada. Si l'entente en question paraît petite et être une simple convention qui peut être annulée, d'après ce que j'ai entendu ce soir, sur un avis très bref, elle ne peut prendre fin trop tôt pour moi, étant donné que le Pacifique est à la tête de cette coalition océanique et que de plus les directeurs de cette compagnie vont y relier cette grande combinaison de l'entente de la navigation intérieure. J'en ai parlé à la dernière session, quand la compagnie de Richelieu-Ontario nous demandait une autorisation et quand n'ayant pas obtenu ce qu'elle voulait, elle a employé d'autres moyens. Cela prouve que si vous profitez de ce que ces gens-là viennent ici pour insister afin qu'ils fassent ce qui est juste, vous pouvez exercer une autorité sur ces entreprises. J'ai soumis l'idée plusieurs fois au très honorable chef de l'opposition quand il était aux affaires, que toutes les fois que ces gens viendraient en qualité de pétitionnaires pour nous demander une aide quelconque, une autorisation et surtout des droits de circulation sur l'Intercolonial, on devrait tout leur refuser et ne pas les écouter à moins qu'ils n'aient expliqué leur relation avec cette coalition de la navigation intérieure et exprimé leur bon vouloir de s'en retirer.

Je dis qu'il est absurde qu'un pays comme le Canada ne puisse pas exercer un contrôle sur ces gens-là et que le bruit se répande partout que, pour une raison ou pour une autre, nous n'avons pas de prise sur eux. Il y a un remède constitutionnel pour toute doléance dans le pays et il se trouve au sein de notre propre législature et dans l'arsenal de nos lois, si nous voulons nous en servir. Quand ces chemins de fer viennent ici pour exiger de l'argent, des lois ou des privilèges, nous devons insister avant tout pour leur demander d'expliquer leur conduite dans le passé et pourquoi ils soumettent le Canada à ce traitement injuste dans les tarifs de transport. Comme je l'ai dit, cette question des transports intéresse tout le monde. Les cultivateurs de l'Ouest sont maintenant soulevés contre elle. Une commission a siégé dans l'Ouest et elle a trouvé qu'un cultivateur peut difficilement gagner de l'argent avec du blé pour lequel il reçoit 64 ou 65 cents par boisseau, le prix moyen de la Saskatchewan, l'an dernier. Cette commission a dit que cela coûtait plus de 60 cents pour produire du blé. Le cultivateur canadien ne peut réaliser aucun profit à ce taux, s'il n'a pas un bénéfice de 25 cents par boisseau pour son blé, il ne peut pas réussir. Si le Parlement veut protéger les droits de notre population, il doit cesser de faire des conventions avec ces compagnies et si cette entente avec le Pacifique-Canadien peut être révoquée sur avis très bref, je dis qu'on devrait la révoquer pour la simple raison que le chemin de fer Pacifique-Canadien est à la tête de cette coalition sur l'Atlantique, à la tête de la coalition pour le transport intérieur et qu'il règle les tarifs de transport dans l'Ouest.

M. MACDONALD: Quelle est cette coalition intérieure?

M. MACLEAN: Toutes les compagnies de navigation intérieure sur le Saint-Laurent et sur les lacs, de Duluth à Fort-William ou Port-Arthur, forment aujourd'hui une association, et si vous lisez les rapports financiers de Londres, vous verrez que les obligations sont introduites pour la première fois sur le marché.

Si vous lisez les noms des navires, vous verrez qu'ils sont désignés sous les noms de directeurs du Pacilque-Canadien; vous voyez que ces directeurs du chemin de fer Pacifique-Canadien font partie du conseil d'autres compagnies qui entrent dans la formation de cette coalition. Partout où vous allez, vous trouvez cette coalition et vous la voyez prendre le dernier dollar des cultivateurs de l'Ouest canadien. Ils font ce qui a été interdit aux Etats-

Unis, il y a des années, dans les états de l'Ouest. La théorie des chemins de fer quand ils ont établi leurs tarifs dans l'ouest des Etats-Unis, il y a quelques années avant la création de la commission du commerce entre les états, était de prendre au cultivateur pour les tarifs tout ce qui pouvait contribuer à faire de lui un homme pauvre sur sa terre. C'est ce que nous faisons avec notre Ouest si vanté, nous mettons le cultivateur à la merci des compagnies de transport. Nous ne voulons pas même lui laisser avoir accès sur le marché des Etats-Unis, parce que la concurrence des voies américaines et des navires partant de New-York, amènerait peut-être une réduction de ces tarifs et que les Américains pourraient trouver avant nous un moyen de briser ces coalitions et nous permettre d'en tirer profit. Ma prétention, et je la soumets à la Chambre avec tout le respect que je lui dois, est qu'il est grand temps que nous cessions d'aller hors de chez nous pour obtenir des méthodes en vue de mettre à l'ordre ces compagnies. Il est temps de cesser de traiter avec celles qui se mettent au-dessus de la loi en tout, et à plus forte raison nous ne devrions pas donner à une compagnie de cette catégorie—et je prétends que toute compagnie de navigation qui fait partie de cette coalition sur l'Atlantique est hors la loi—des droits sur un service qui appartient au peuple canadien. D'après moi, l'Intercolonial est la plus grande propriété qu'ait le Canada et elle devrait être conservée intacte.

Si nous donnons au Pacifique-Canadien des droits de circulation sur l'Intercolonial, pourquoi n'obtiendrions-nous pas les mêmes droits sur le Pacifique-Canadien et ne prolongerions-nous pas l'Intercolonial jusqu'à Toronto, Winnipeg et la Colombie-Anglaise? Je voudrais que le Pacifique-Canadien accorde des conditions de réciprocité sur ses voies à l'Intercolonial.

Sir WILFRID LAURIER: Signer une convention semblable à celle que nous avons aujourd'hui?

M. MACLEAN: Oui, si cette compagnie veut la signer. Je serais heureux d'approuver que l'Intercolonial puisse circuler sur le Pacifique-Canadien aux mêmes conditions. Je ne suis pas opposé à ce que les chemins de fer du Canada aient des droits de circulation sur l'Intercolonial s'ils veulent lui accorder la pareille. Ce serait une bonne chose pour l'Intercolonial; il se trouverait prolongé de cette manière. Mais je n'aime pas une transaciton toute à l'avantage d'un seul et je n'aime pas traiter avec une compagnie qui maintient des tarifs plus élevés qu'ils ne devraient être et plus élevés surtout qu'ils ne lui seraient imposés, si nous avions quelque juridiction sur elle.

[M. W. F. Maclean.]

Je crois que les compagnies de navigation tombent sous notre juridiction par les pouvoirs donnés dans la loi des chemins de fer, et si cette loi ne nous donne pas de pouvoirs sur les compagnies, nous pouvons la modifier de façon à atteindre cette coalition maritime. Mais je suis opposé à ce que l'on traite en ce moment avec ces compagnies ou qu'on leur donne des privilèges sur la propriété nationale ou sur les ports nationaux. Quel bien fera au pays le ministre des Travaux publics, s'il dépense $50,000,000 pour les grands terminus d'Halifax et de Saint-Jean et s'il permet au Pacifique-Canadien de s'en servir quand cette compagnie exige les tarifs qui lui plaisent sur l'océan.

Nous exécutons constamment de nouveaux travaux, nous conférons continuellement des avantages aux autres, mais nous n'en retirons aucun profit pour nous-mêmes. Si nous faisons pour les chemins de fer ce que nous avons fait à l'égard des paquebots transatlantiques, tout le profit qui résultera de l'amélioration de nos ports ira aux compagnies de chemins de fer qui en profiteront pour augmenter leurs tarifs au détriment des industriels canadiens et des cultivateurs de l'Ouest. C'est une mauvaise politique à laquelle il faut renoncer sans retard. Cet arrangement doit être annulé, si la chose est possible, comme je le crois, à moins que le Pacifique-Canadien ne soit en état de démontrer au Gouvernement qu'il est tout à fait étranger au trust des navires transatlantiques. Autrement, cet arrangement ne devrait pas rester en vigueur une journée de plus. J'ai dit ce que j'avais à dire et je crois avoir exposé la question sous un jour nouveau. Je n'y mets aucun esprit de parti; je ne veux blâmer personne pour ce qui a été fait, mais je tiens à bien faire comprendre à la Chambre et au public les relations étroites qui existent entre les compagnies de chemins de fer et les compagnies de paquebots. Ce sont ces relations qui rendent possibles les tarifs excessifs imposés par ces compagnies. Il est grandement temps de refuser tout arrangement avec une compagnie de transport qui cherche à règlementer les tarifs des chemins de fer, des messageries, des navires sur les lacs et les rivières et qui impose ses conditions aux producteurs de grains et aux fabricants de

farine. C'est surtout le minotier de l'Ouest qui a à se plaindre des exactions du trust transatlantique. Une fois pour toutes nous devons refuser toute concession à ces grandes compagnies qui traitent le public injustement et imposent des tarifs de transport excessifs.

M. TURGEON (Gloucester): Je n'entreprendrai pas de discuter ce soir la question des tarifs de transport, mais je dois dire que **les remarques que** vient de faire mon honorable ami m'ont vivement intéressé. Je suis convaincu que si le Pacifique-Canadien entrait en relation avec les nombreuses compagnies qui opèrent sur l'Atlantique, il pourrait conclure des arrangements plus satisfaisants pour le public canadien. L'honorable député de York-sud (W. F. Maclean) ne peut guère espérer améliorer le sort des cultivateurs de l'Ouest et des importateurs anglais, tant que le Gouvernement conservateur et le Pacifique-Canadien continueront à exister au Canada.

Je ne suis ni un citoyen de Saint-Jean ni un citoyen d'Halifax et l'on ne peut pas m'accuser de jalousie. J'habite la côte nord du Nouveau-Brunswick, à égale distance à peu près des deux villes, et j'aborde cette question à titre de Canadien et plus particulièrement à titre de citoyen des Provinces maritimes et je constate comme tout le monde que nos magnifiques ports nous ont été donnés par la Providence et ont été outillés et améliorés, non pour l'avantage exclusif de Saint-Jean et d'Halifax, mais pour le plus grand bien du pays en général et pour le rapide développement des prairies de l'Ouest.

Non seulement la population de Saint-Jean, mais celle de toute la province du Nouveau-Brunswick a appris avec stupéfaction l'automne dernier que le Pacifique-Canadien avait renoncé au port de Saint-Jean. Cette question agita les esprits non seulement à Halifax et à Saint-Jean, mais dans toutes les Provinces maritimes. Nous savons qu'il est de l'intérêt de tout le pays d'amener les voyageurs dans nos ports, par la route la plus courte et cette considération est encore plus grave, quand il s'agit du transport du courrier. Chaque heure épargnée dans la livraison du courrier, confère un avantage considérable aux producteurs de l'Ouest. Nos voisins des Etats-Unis sont constamment sur le qui-vive et n'épargnent rien pour accélérer le service postal. Il y a déjà plusieurs années, j'ai demandé à la Chambre et au Gouvernement d'établir un service postal rapide entre l'Irlande et Saint-Jean de Terre-Neuve, et si jamais ce projet est mis à exécution, nous aurons un service idéal.

Le ministre des Postes nous a expliqué que les compagnies de paquebots sont libres de choisir entre Saint-Jean et Halifax, comme port d'hiver et que le Pacifique-Canadien et la compagnie Allan ont décidé en faveur de Saint-Jean et que le Nord-Canadien a choisi Halifax. Ces deux ports sont également bien outillés et des travaux importants y sont en cours actuellement, mais je persiste à dire qu'il était dans l'intérêt du pays en général de maintenir le service à Saint-Jean. Ce changement a été fait sans que nous en ayons eu l'explication de la part du Gouvernement ou des compagnies; les navires furent retirés de Saint-Jean et tout le monde dans les Provinces maritimes désire savoir la cause de cette révolution dans le service postal. Le ministre des Postes dit que le Pacifique-Canadien a changé d'avis sur cette question, mais n'oublions pas que pendant que le représentant du Pacifique-Canadien donnait cette explication au ministre, l'arrangement Gutelius existait déjà. Le ministre des Postes ne nous a pas dit s'il ignorait l'existence de cet arrangement et la population du Nouveau-Brunswick a été désagréablement surprise d'apprendre du même coup l'existence de l'arrangement et le choix de M. Gutelius comme gérant général de l'Intercolonial.

Ni le ministère des Postes, ni le premier ministre ne nous ont dit s'il existait un arrangement régulier entre le Gouvernement et le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Dès que cet arrangement fut connu, la chambre de commerce de Saint-Jean, dont les membres appartiennent aux différents partis politiques, mais dont la majorité est probablement conservatrice, chargea une députation de venir rencontrer le premier ministre et le ministre des Chemins de fer à ce sujet. Tous deux ont déclaré à la députation qu'ils ignoraient l'existence d'un arrangement quelconque. La députation retourna à Saint-Jean avec la conviction qu'aucun arrangement de cette nature ne serait mis en vigueur, mais au moment même où les délégués étaient à Ottawa pour protester contre l'arrangement fait entre M. Gutelius pour l'Intercolonial et M. Bosworth pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien, M. Gutelius déclara, avec la raideur autocratique d'un tzar de Russie, que l'arrangement était fait et serait mis en vigueur. Quand on lui demanda s'il était possible d'annuler l'arrangement, voici quelle fut sa réponse à la chambre de commerce: "Je ne me prononcerai pas sur ce point, mais si vous croyez qu'un marché si-

gné par le vice-président d'une compagnie et le gérant général d'une autre, n'a aucune valeur, allez de l'avant".

Nous savons maintenant que M. Gutelius a fait ces arrangements sans même avoir obtenu l'assentiment de la commission des chemins de fer du Canada. On nous explique à présent que cet arrangement n'est fait que pour six mois, mais cela est suffisant pour que l'Intercolonial perde tout son trafic entre Saint-Jean et Halifax et, si nous n'avions pas protesté, il est certain que cet arrangement aurait subsisté aussi longtemps que le présent Gouvernement.

Un DEPUTE: Ce ne sera pas long.

M. TURGEON: Je sais que ce ne sera pas long, mais en attendant, il est de notre devoir de défendre les intérêts de l'Intercolonial. A titre de représentant d'un comté situé au nord du Nouveau-Brunswick, je dois dire que nous avons toujours redouté que la construction de nouveaux chemins de fer nuisît au trafic de l'Intercolonial et diminuât son importance, au point d'en faire une ligne purement locale. Ces craintes ont été réveillées plus vives que jamais par la conduite de ce fonctionnaire qui a été si sévèrement critiqué par l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), un expert en ces questions.

En réponse à l'honorable premier ministre et au ministre des Postes qui disent que cet arrangement n'est fait que pour six mois, je ferai observer qu'il y a un écart considérable entre les tarifs imposés par l'Intercolonial aux expéditeurs des Provinces maritimes et ceux qu'on a accordés à la puissante compagnie du Pacifique-Canadien, pour le trafic entre Saint-Jean et Halifax. Cet arrangement aura nécessairement pour résultat de détourner de Saint-Jean le trafic qui lui revient de droit pendant les mois d'hiver.

Les prix de l'Intercolonial pour les expéditeurs ordinaires sont de dix à quinze fois plus élevés que ceux que M. Gutelius accorde au Pacifique-Canadien. Les électeurs sur la côte nord des Provinces maritimes protestent contre cet arrangement aussi vigoureusement que les citoyens de Saint-Jean et d'Halifax. Voici un état comparatif des tarifs de transport fixés par l'arrangement Gutelius, tels qu'ils ont été expliqués à l'assemblée de la chambre de commerce de Saint-Jean:

Pour l'expéditeur ordinaire, les taux de transport pour la farine et le grain, entre Saint-Jean et Halifax, par chargement de wagon, sont de 14 cents par 100 livres, ou $2.80 par tonne

[M. Turgeon.]

et les taux fixés par l'arrangement entre M. Gutelius et le chemin de fer Pacifique-Canadien, sont de 3 cents par 100 livres; ou 60 cents par tonne.

Les taux pour l'expéditeur ordinaire, sur les marchandises en général, varient entre 13 et 35 cents par 100 livres, par chargement de wagon, et les taux fixés par l'arrangement Gutelius avec le chemin de fer Pacifique-Canadien est de 3 cents ¾ par 100 livres, ou 75 cents par tonne.

Le tarif général du transport des marchandises, en tant qu'il concerne l'expéditeur ordinaire, se divise en 10 classes où il varie de 35 à 12 cents par 100 livres. Ainsi, par exemple, la moyenne pour la première classe qui comprend les épiceries et la verrerie, représente 35 cents le 100 livres; cette moyenne est de 17 cents le 100 livres, dans le cas de la classe 5 qui embrasse la mélasse, le sucre, etc.; la moyenne, classe 10, où les droits sont le moins élevés et qui comprend la chaux, etc., est de 13 cents par 100 livres.

Donc, le taux le moins élevé, dans le cas du trafic général, que doit acquitter l'expéditeur général est 13 cents par 100 livres, si on le compare au taux de 3 cents ¾ par 100 livres, fixé par la convention Gutelius.

Ce dernier traité établit qu'aucun train de douze wagons ne doit dépasser, quant à ce qu'il rapporte de plus $300 le chiffre des recettes de l'Intercolonial. Dans les circonstances ordinaires, un train de douze wagons qui transportent 500 personnes à raison de $6.25 pour chacune, c'est le prix le moins élevé du billet délivré pour le voyage de Saint-Jean à Halifax et retour et c'est le tarif dont se prévalent les commis-voyageurs—doit rapporter $3,000 à l'ntercolonial: d'autre part, si le train se compose de 12 wagons à marchandises s'il peut transporter 720 tonnes de marchandises, le tarif ordinairede $2.80 par tonne représente, pour l'Intercolonial, une recette de $2,016 en face des $300 qui peut rapporter le traité Gutelius.

Si les wagons dont on se sert sont ceux du chemin de fer canadien du Pacifique, cela peut créer une certaine différence dans la valeur du service.

Cela fait voir l'écart entre les prix que la population des Provinces maritimes doit payer au Gouvernement et ceux qu'exige le chemin de fer Pacifique-Canadien, d'après la convention Gutelius. S'il est nécessaire d'imposer ce fardeau à la population des Provinces maritimes, faire payer à cette dernière l'avantage accordé au Pacifique-Canadien représente un vol manifeste. J'espère que mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) s'intéresse à ces chiffres qui paraîtront, demain, aux Débats, pour l'avantage de ceux qui, au Canada, ont à cœur l'étude de ces grands problèmes.

Mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean), l'honorable représentant de Carleton (M. Carvell) et l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) ont établi la cause sous son vrai jour, et c'est pourquoi je n'ai pas besoin de consacrer beaucoup de temps à débattre cette question. Je tiens simple-

ment à insister sur ce qu'ils ont dit et à déclarer que les membres de la droite ne doivent pas s'imaginer un seul instant que la jalousie dicte l'attitude des citoyens de Saint-Jean et celle des habitants d'Halifax. Il n'existe pas de jalousie quant au choix de l'un ou de l'autre de ces deux ports de mer. Cette question intéresse non seulement les citoyens de Saint-Jean et ceux d'Halifax, mais encore toute la population du Canada. L'Intercolonial n'est pas exclusivement le chemin de fer des Provinces maritimes, car il appartient au Canada tout entier. Il est donc de notre intérêt de voir à ce qu cette voie ferrée ne bénéficie pas uniquement à une compagnie ou à un autre chemin de fer.

La population du Nouveau-Brunswick surveille avec intérêt les résultats de la mise en vigueur de ce traité désigné communément sous le nom de convention Gutelius. Il semble exister un rapport entre la nomination de M. Gutelius à un poste qui assure au titulaire un traitement annuel de $20,000, ce traité et le fait que, en dépit de cette injustice manifeste, en ce qui a trait aux moyens de transport entre les villes d'Halifax et de Saint-Jean, on a relevé une augmentation générale de 35 à 40 p. 100 dans le tarif de transport des marchandises pour le trafic local de l'Intercolonial, augmentation qu'ont payée ceux qui se servent de l'Intercolonial, je parle des divisions Montréal-Halifax et Saint-Jean. Nos cultivateurs qui doivent se servir de l'Intercolonial et qui demeurent à une distance de 30 ou de 40 milles de cette voie ferrée, doivent, dans certains districts, payer 13 à 18 p. 100 et, dans d'autres, de 25 à 38 p. 100 plus cher que ce qu'on leur demandait auparavant. Dans le cas de la localité où j'habite, ce chiffre représente environ 8 p. 100. Nos cultivateurs se livrent à la coupe du bois durant l'hiver, le long de l'Intercolonial, dans le district qui s'étend de Chatham à Bathurst; ils partent, accompagnés de leurs fils et ils approvisionnent eux-mêmes leurs campements de bûcherons.

Pour le transport de ces victuailles de Bathurst à Pin-Rouge ou à d'autres gares de cette division, ils sont forcés de payer 40 p. 100 plus cher que ce qu'ils acquittaient auparavant. La seule explication plausible qu'on puisse trouver, c'est que, dans le but de faire balancer les comptes de l'Intercolonial, de façon à couvrir l'écart produit par ce trafic spécial entre Saint-Jean et Halifax, on accapare le trafic local qui intéresse uniquement les cultivateurs, les pêcheurs et toute la classe pauvre des Provinces maritimes, puisque ce sont ceux-là qui supportent le coût de ce trafic.

Lorsque les documents auront été déposés, il se présentera d'autres occasions dont les membres de la Chambre pourront profiter pour discuter ces problèmes.

M. ROGERS: Je propose le renvoi de la discussion.

M. E. M. MACDONALD: Avant que cette motion soit mise aux voix, j'aimerais dire quelques mots, non dans le but de prolonger outre mesure cette discussion, mais pour relever certaines observations qu'on a faites, au cours de ce débat, auxquelles je ne puis souscrire entièrement. Je suis un peu étonné de constater que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries n'a fait aucune déclaration au sujet de la question soulevée maintenant et l'absence de l'honorable ministre des Chemins de fer m'étonne, car il lui appartient de discuter cette affaire. Bien que l'adjudication du transport du courrier relève nominalement du directeur général des Postes, chacun sait que les deux ministres dont je viens de prononcer les noms ont plus que le directeur général des Postes lui-même à s'occuper des détails de cette question.

Quels sont les faits? Le Pacifique-Canadien a décidé d'amener ses navires considérables à Halifax, cette année, et de les faire partir de ce port. Pour atteindre ce but, il avait besoin d'obtenir des droits de passage sur l'Intercolonial à partir de Saint-Jean pour venir à cette ville, ce qui lui aurait permis de transporter les passagers à ses steamers et de ces derniers ailleurs au Canada. Je ne suis pas de ceux qui trouvent malheureux que le Pacifique-Canadien veuille faire partir ses vaisseaux du port d'Halifax, ou que cette compagnie désire faire circuler ses trains dans la Nouvelle-Ecosse. Mais, lorsque l'honorable représentant d'York se lève ici et veut dicter ce qu'on doit faire au sujet de l'Intercolonial, je dois lui dire que je viens d'une province où le seul chemin de fer qui nous tient en communication avec les autres voies de transport, est celui de l'Intercolonial et que ce chemin de fer réclame, aujourd'hui, des prix de transport excessif.

J'ajouterai que, profitant du manque d'une concurrence efficace, cette institution impose des tarifs de transport arbitraires, ce qui est de nature à entraver grandement le progrès et le commerce de cette province. Il nous faut le service du Pacifique-Canadien, nous réclamons l'avantage de profiter de la construction pleine et entière du Grand-Tronc du Pacifique et, à l'instar de toutes les autres pro-

vinces, la nôtre a le droit de désirer jouir de tous les moyens de transport qu'on trouve en ce pays. On ne devrait pas recourir à cet exclusivisme et, parlant au nom des habitants de la Nouvelle-Ecosse, je réclame pour cette dernière les bienfaits de la concurrence.

Lorsque le Pacifique-Canadien décidait de prolonger sa ligne jusqu'en Nouvelle-Ecosse, dans cette province privée de toute communication par chemin de fer, c'était entretenir l'idée d'une véritable proposition d'affaires que s'arrêter à celle qui consistait à s'adresser à l'Intercolonial et à lui demander d'étendre sa voie jusque dans cette partie du pays, à des conditions justes et raisonnables. Et lorsque je rappelle l'attitude prise par le Board of Trade de Saint-Jean et par d'autres intéressés à cette entente, j'invoque le souvenir de tout ce qui se disait à propos de ce que Saint-Jean allait faire en cette occurrence. Mais pourquoi ne s'est-on pas adressé à la commission des chemins de fer pour lui demander de modifier l'entente conclue? J'admets que la population de Saint-Jean, ainsi que tout le monde le sait, se plaint de la façon dont on la traite, connût tous ces détails, et je demanderais au Gouvernement de dire pourquoi on n'a pas étudié, à nouveau, cette convention.

M. F. MACLEAN: L'honorable député estime-t-il que cette question relève de la juridiction de la commission des chemins de fer?

M. MACDONALD: Je sais bien qu'en réalité elle ne relève pas de cette autorité, mais j'ai vu qu'on disait alors, en se basant sur l'opinion de quelqu'un qui faisait autorité, que le ministre des Chemins de fer était prêt à soumettre les conditions de cette entente à la commission des chemins de fer et à faire valoir toutes les objections possibles au point de vue de la loi et au point de vue technique.

M. F. MACLEAN: Serait-ce là une distinction injuste et cela ne relève-t-il pas de la commission des chemins de fer?

M. MACDONALD: Je ne discute pas la question, au point de vue technique, de savoir si l'on pourrait ou non s'adresser à ce tribunal. Mais ce que je dis, c'est que la population de Saint-Jean aurait dû saisir l'occasion de s'adresser à la commission des chemins de fer pour faire reviser la convention dont j'ai parlé. Je n'étais pas ici lorsqu'on a discuté cet aspect de la question et je me préoccupe fort peu maintenant de m'enquérir de tous les détails infimes ou importants qu'elle comporte. Tout le monde sait, dans les provinces maritimes, que le Gouvernement a tenu le rôle de politicien dans cette question. Le Pacifique-Canadien voulait que ses navires de fort tonnage pussent se rendre à Halifax. Il était décidé d'atteindre cette fin, coûte que coûte. Pour faire échec à Saint-Jean, l'influence du Gouvernement, à l'instigation du premier ministre qui représente Halifax, s'exerça sur les amis particuliers du chef du cabinet, MM. Mackenzie et Mann, pour engager ceux-ci à envoyer leurs navires non pas à Halifax, mais à Saint-Jean. Voilà toute l'affaire en deux mots.

M. CARVELL: Le ministre fait signe que non.

M. MACDONALD: S'il n'a pas agi lui-même, il a fait agir un autre. En ce qui se rapporte aux faits mêmes, on n'a pas besoin des documents qu'on peut déposer pour comprendre parfaitement ce que tout homme de bon sens sait être la vérité. J'ose dire qu'en dépit de toutes les dénégations diplomatiques que le premier ministre peut faire, le fait est tenu pour vrai.

M. ROGERS: Je suis convaincu que l'honorable député acceptera la parole du premier ministre.

M. MACDONALD: Je suis tenu d'accepter sa parole en cette Chambre. Il peut arriver qu'un autre membre du Gouvernement se soit permis d'en agir ainsi à son insu. Mais dans la ville qu'il représente on le tient responsable de ce qu'un ministre a conclu le marché d'après lequel deux navires de Mackenzie et Mann ne devaient plus se rendre à Halifax. L'idée que les intéressés sont tombés d'accord de bon gré est absurde. Voilà, pourtant, ce que dit sir William Mackenzie. M. Hannah télégraphia, tous les jours, aux gens d'Halifax, jusqu'à la veille du retrait des navires, qu'il ne ferait pas disparaître ces navires et que rien ne pourrait l'engager à en agir ainsi. Voilà; le Gouvernement prend plaisir à opposer un port à l'autre, mais il faudra bien qu'il finisse par prendre une détermination quelconque. D'ici là, je suppose qu'il va se moquer des gens de Saint-Jean et de ceux d'Halifax.

M. CARVELL: Ceux de Saint-Jean entendent bien ne pas se laisser duper plus longtemps.

M. MACDONALD: Ils tentent de louables efforts dans ce but, et les citoyens

d'Halifax en font autant. Voilà à quoi se résume toute cette discussion sur le déplacement des paquebots en question. Si j'ai pris la parole, c'est pour faire observer tout particulièrement que nous tenons à ce que les lignes transcontinentales traversent la Nouvelle-Ecosse, à ce que notre province ne soit pas seule à ne dépendre que d'un unique réseau. Voyez la Colombie-Anglaise. Dans quelques années, toutes nos grandes lignes transcontinentales traverseront cette province qui est cependant loin de fournir au Pacifique, par le port de Vancouver, un trafic aussi volumineux que celui qui, en hiver, s'achemine vers le littoral de l'Atlantique. Mais le premier ministre nous répond par un refus quand nous lui demandons le strict nécessaire en fait de moyens de communication par chemin de fer.

M. MICHAUD: L'honorable député aurait-il l'obligeance de faire voir à la Chambre dans quelle proportion le coût du transport des marchandises s'est accru depuis que le Pacifique-Canadien est autorisé à faire circuler ses trains sur l'Intercolonial?

M. MACDONALD: Sous le Gouvernement actuel, les prix de transport se sont accrus dans des proportions incroyables; l'an dernier, ils accusaient à l'égard des denrées principales une augmentation de près de 50 p. 100. Les négociants de la Nouvelle-Ecosse ont protesté et obtenu une réduction sur ces prix élevés, mais le transport leur coûte en moyenne 25 p. 100 de plus qu'autrefois. Et quand nous demandons au ministre des Chemins de fer d'améliorer raisonnablement notre service de voies ferrées, nous n'obtenons rien. Il consent volontiers à doter la circonscription du premier ministre d'un chemin de fer, mais il ne veut rien accorder au reste de la province. Mes concitoyens de la Nouvelle-Ecosse tiennent beaucoup à ce que ces lignes transcontinentales traversent leur province afin de se trouver en mesure de faire face à la concurrence et d'accroître le chiffre de leurs affaires.

Sous le régime libéral, nous pouvions, l'hiver venu, expédier à Montréal la houille, le fer et l'acier à la faveur de tarif de transport permettant aux producteurs de réaliser des bénéfices, tandis que sous le Gouvernement actuel il est devenu impossible, tant l'on a relevé les prix de transport, d'expédier ces produits, les principaux de notre province, aux centres industriels du Canada. Il est temps que le Gouvernement s'occupe sans plus de tergiversations de prendre une détermination à l'égard de ces ports d'hiver. Dans les Provinces maritimes, chacun sait qu'il a fait le jeu de quelqu'un; le plus tôt il changera d'attitude, le mieux ce sera.

M. A. K. MACLEAN: Il était convenu que le ministre de la Marine et des Pêcheries devait profiter de la première occasion pour clore le présent débat.

M. ROGERS: Le ministre de la Marine et des Pêcheries, que le devoir appelle ailleurs ce soir, m'a dit qu'il tient à reprendre le débat à la première occasion. Et c'est pourquoi j'ai proposé le renvoi de la suite de la discussion à une prochaine séance.

(La motion est adoptée et la suite de la discussion est renvoyée à une séance ultérieure.)

MOTION RELATIVE AUX FRAIS DU DEPLACEMENT DES MINISTRES.

M. PROULX demande le dépôt du dossier suivant:

Relevé faisant connaître quel est le montant total des frais de voyage des membres du Gouvernement depuis leur arrivée au pouvoir; combien de voyages ils ont faits en d'autres pays, y compris l'Europe; quels sont les noms des ministres qui ont voyagé aux frais du Trésor; quel montant total a été ainsi dépensé par chacun des ministres qui ont ainsi voyagé; quels étaient les objets de ces voyages et quelle en a été la durée.

L'hon. M. CROTHERS (ministre du Travail): J'aimerais à demander à l'honorable député de vouloir bien modifier légèrement le texte de sa motion en y insérant les mots "y compris ceux de leurs secrétaires particuliers" après le mot "Gouvernement", en deuxième ligne; en y substituant "le 1er janvier 1897" à "leur avènement au pouvoir", en troisième ligne, et en y insérant les mots "et leurs secrétaires particuliers" à la suite du mot "ministres", en cinquième ligne.

M. PROULX: Je n'y vois pas d'inconvénient, mais il ne me paraît pas utile de remonter jusqu'à 1897. Ma motion ne vise que le Gouvernement actuel.

M. CROTHERS: Si cette motion doit provoquer un débat, nous en différerons l'examen.

M. l'ORATEUR: La modification peut, si on le désire, en être proposée dès maintenant par voie d'amendement.

(La motion est réservée.)

M. ROGERS: Il était convenu que nous discuterions ces résolutions, ce soir, et, si on soulève la moindre objection à l'encon-

tre de cette entente, et si mon honorable ami ne veut pas permettre que la question reste en suspens, nous procéderons.

M. PROULX: Je consentirai à ajouter les mots " et par leurs secrétaires particuliers ", mais c'est la seule modification que j'accepterai.

(Sur la proposition de M. Rogers, la Chambre lève sa séance à dix heures et demie.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mardi, 10 février 1914.

La Chambre se réunit à trois heures sous la présidence de l'Orateur.

DEPOT DE RAPPORTS ET DOCUMENTS.

La statistique des télégraphes du département des Douanes pour l'exercice clos le 30 juin 1913.—L'hon. F. Cochrane.

La statistique des téléphones du département des Douanes pour l'exercice clos le 30 juin 1913.—L'hon. F. Cochrane.

1re LECTURE

De plusieurs bills d'intérêt privé:

Le 1er (n° 56), déposé par M. Michael Clark, concernant la compagnie du chemin de fer Central d'Alberta;

Le 2e (n° 57), déposé par M. Baker, concernant la British Trust Company;

Le 3e (n° 58), déposé par M. G. V. White, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Sudbury à Kepawa et à Belle-River;

Le 4e (n° 59), déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer de Toronto, à Niagara et à l'Ouest.

Le 5e (n° 60), déposé par M. Macdonell, tendant à constituer en corporation la United Empire Loyalists' Association of Canada.

DEPOT D'UN PROJET MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. M. J. DEMERS (Saint-Jean-Iberville): demande à présenter un bill (n° 61) tendant à modifier la loi des chemins de fer.

L'objet du bill est de rendre plus clair l'article 298 de la loi et d'éviter l'ambiguité qui pourrait résulter à l'avenir de l'interprétation de cet article sous sa forme actuelle. L'article 298 de la loi des chemins de fer a trait à l'incendie des récoltes, terrains, clôtures, et le reste, causé par les locomotives. Il est ainsi conçu, en partie:

> La compagnie qui se sert de cette locomotive... est responsable des dommages ainsi causés.

Si cet article était rigoureusement interprété, le recours qu'il offre n'aurait aucune valeur. Souvent, il est complètement impossible au réclamant de savoir quelle compagnie se sert de la locomotive. Ainsi, dans la circonscription de Saint-Jean-Iberville, le Delaware-Hudson a des droits de parcours sur la voie du Grand-Tronc, de même que le Vermont-Central entre Montréal et Iberville. Le chemin de fer de Rutland a aussi des droits de parcours sur la voie du Pacifique-Canadien entre Montréal et Iberville. Supposons qu'une locomotive incendie des récoltes le long de l'une de ces voies ferrées, l'intéressé intenterait naturellement une poursuite contre la compagnie à laquelle la voie appartient qui répondrait dans tous les cas qu'elle ne se servait pas de cette locomotive—c'est-à-dire qu'une autre compagnie utilisant sa voie s'en servait. C'est le moyen de défense qui est toujours invoqué, et dans ces circonstances, je crois qu'il convient de rendre la loi plus claire.

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

DEPOT D'UN BILL TENDANT A REMANIER LA REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) demande à présenter un bill (n° 62), tendant à remanier la représentation à la Chambre des communes.

Vu qu'il est devenu nécessaire, aux termes de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, de fixer de nouveau le nombre des représentants des différentes provinces du Canada, il convient peut-être de passer brièvement en revue les changements législatifs opérés à cet égard et de dire quels en ont été les résultats jusqu'à ce jour. L'article 37 de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise (1867) décrète que:

> La Chambre de communes sera sujette aux dispositions du présent acte, composée de cent quatre-vingt-un membres, dont quatre-vingt-deux représenteront Ontario, soixante-cinq Québec, dix-neuf la Nouvelle-Ecosse et quinze le Nouveau-Brunswick.

Cela fixe la représentation jusqu'à l'année 1871, et, de cette année-là, le nombre des représentants des diverses provinces doit être déterminé en conformité des dispositions de l'article 51 de la même loi, article ainsi conçu :

Immédiatement après le recensement de mil huit cent soixante-onze, et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera répartie de nouveau par telle autorité, de telle manière et à dater de telle époque que pourra, de temps à autre, prescrire le Parlement du Canada, d'après les règles suivantes:

1) Québec aura le nombre fixe de soixante-cinq représentants.

2) Il sera assigné à chacune des autres provinces un nombre de représentants proportionné au chiffre de sa population (constaté par tel recensement) comme le nombre soixante-cinq le sera au chiffre de la population de Québec (ainsi constaté).

3) En supputant le nombre des représentants d'une province, il ne sera pas tenu compte d'une fraction n'excédant pas la moitié du nombre total nécessaire pour donner à la province droit à un représentant; mais toute fraction excédant la moitié de ce nombre équivaudra au nombre entier.

4) Lors de chaque nouvelle répartition, nulle réduction n'aura lieu dans le nombre des représentants d'une province, à moins qu'il ne soit constaté par le dernier recensement que le chiffre de la population de la province par rapport au chiffre de la population totale du Canada à l'époque de la dernière répartition du nombre des représentants de la province, n'ait décru dans la proportion d'un vingtième ou plus.

5) Les nouvelles répartitions n'auront d'effet qu'à compter de l'expiration du Parlement alors existant.

Il est une autre disposition de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise (1867) qui pourrait être mentionnée à ce sujet. Elle se trouve à l'article 146:

Il sera loisible à la Reine, de l'avis du très honorable Conseil privé de Sa Majesté, sur la présentation d'adresses de la part des Chambres du Parlement du Canada, et des chambres des législatures respectives des colonies ou provinces de Terre-Neuve, de l'île du Prince-Edouard et de la Colombie-Anglaise, d'admettre ces colonies ou provinces, ou aucune d'elles dans l'union, et, sur la présentation d'adresses de la part des Chambres du Parlement du Canada, d'admettre la terre de Rupert et le territoire du Nord-Ouest, ou l'une ou l'autre de ces possessions, dans l'union, aux termes et conditions, dans chaque cas, qui seront exprimés dans les adresses et que la Reine jugera convenable d'approuver, conformément au présent; les dispositions de tous ordres en conseil rendus à cet égard auront le même effet que si elles avaient été décrétées par le parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

On verra que les dispositions que j'ai mentionnées, notamment celles de l'article 51 de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise (1867), décrètent que la représentation sera basée sur la population et qu'il y aura répartition de la représentation des différentes provinces du Canada de dix ans en dix ans et d'après les résultats constatés par le recensement décennal.

Il n'est pas tout à fait exact de dire que la représentation sera entièrement basée sur la population, parce que le 4e paragraphe de l'article 51 stipule une restriction dans le cas où le chiffre de la population d'une province par rapport au chiffre de la population totale du Canada n'aura pas décru d'un vingtième.

Les conditions arrêtées entre les quatre provinces primitives constituaient évidemment un pacte, et jusqu'à ce jour elles ont été observées conformément au véritable sens de la loi. La Colombie-Anglaise est entrée dans la confédération aux termes de l'article 146, le 16 mai 1871. La disposition concernant la représentation de la Colombie-Anglaise au Parlement se trouve à l'article 8 des résolutions qui ont été incorporées dans le décret du conseil.

Cette clause est libellée comme suit:—

La Colombie-Anglaise aura droit d'être représentée dans le Sénat par trois sénateurs et dans la Chambre des communes par six députés. La représentation sera augmentée suivant les dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867.

L'île du Prince-Edouard est entrée dans la confédération en vertu des dispositions spéciales contenues dans l'article 146, le 26 juin 1873. Le paragraphe des résolutions qui ont été incorporées au décret du conseil faisant de cette île une province de la confédération, est libellée comme suit:

La population de l'île du Prince-Edouard s'étant accrue de quinze mille âmes ou plus depuis 1861, l'île sera représentée par six députés dans la Chambre des communes du Canada, cette représentation devant être réajustée de temps à autre conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867.

En 1871 le Parlement impérial apporta des changements à la constitution par une loi qui est appelée l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1871. Le deuxième article de cet acte est libellé comme suit:

Le Parlement du Canada peut, à toute époque, établir de nouvelles provinces dans tout territoire faisant partie du Canada, mais non compris dans aucune des provinces, et il peut, lors de cet établissement, statuer sur la constitution et l'administration de ces provinces, ainsi que légiférer sur la paix, l'ordre et la bonne administration de ces provinces, et la représentation de leurs habitants dans ledit Parlement.

Il ne paraissait y avoir aucune disposition spéciale concernant la représentation en Parlement des territoires non compris dans aucune des diverses provinces régulières, et l'on apporta en 1886 un autre amendement à l'acte de la Confédération, qui est connu sous le nom Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1886. Le premier article de cet acte est libellé comme suit:

Le Parlement du Canada peut, en tout temps, pourvoir à la représentation dans le Sénat et dans la Chambre des communes du Canada, ou dans l'une ou l'autre de ces Chambres, des ter-

ritoires faisant partie du Canada, mais non compris dans aucune de ses provinces.

Telles sont brièvement les dispositions législatives qui constituent la charte de notre pays relativement à sa représentation parlementaire. Il sera bon, maintenant, que je fasse connaître à cette Chambre, d'une façon succinte, les résultats successifs de ces dispositions législatives. J'ai montré que la Confédération en premier lieu était formée de quatre provinces, dont la représentation était fixée comme suit: Ontario, 82 députés; Québec, 65; Nouvelle-Ecosse, 19; Nouveau-Brunswick, 15; un total de 181.

En 1872, après le recensement décennal de 1871, le Parlement vota une loi remaniant la carte électorale, portant la représentation des Communes à 200 membres, divisée comme suit: Ontario, 88; Québec, 65; Nouvelle-Ecosse, 21; Nouveau-Brunswick, 16; Manitoba, 4; Colombie-Anglaise, 6.

En 1882, le Parlement vota, après le recensement décennal de 1881, une nouvelle loi de redistribution, portant la représentation de la Chambre des communes à 211 membres, divisée comme suit: Ontario, 92 membres; Québec, 65 membres; Nouvelle-Ecosse, 21 membres; Nouveau-Brunswick, 16 membres; Manitoba; 5 membres; Colombie-Anglaise, 6 membres; île du Prince-Edouard, 6 membres.

Un nouveau remaniement de la carte électorale eut lieu en 1892, à la suite du recensement décennal de 1891, et cette nouvelle répartition porta à 213 membres la représentation de la Chambre des communes, divisée comme suit: Ontario, 92 membres; Québec, 65 membres; Nouvelle-Ecosse, 20 membres; Nouveau-Brunswick 14 membres; Manitoba, 7 membres; Colombie-Anglaise, 6 membres; île du Prince-Edouard, 5 membres; territoires du Nord-Ouest, 4 membres.

Un autre bill de redistribution fut voté en 1903, à la suite du recensement de 1901, portant la représentation des Communes à 214 membres, divisée comme suit: Ontario, 86 membres; Québec, 65 membres; Nouvelle-Ecosse, 18 membres; Nouveau-Brunswick, 13 membres; Manitoba, 10 membres; Colombie-Anglaise, 7 membres; île du Prince-Edouard, 4 membres; les territoires du Nord-Ouest, 10 membres; territoire du Yukon, 1 membre.

A la suite de la création des nouvelles provinces d'Alberta et Saskatchewan, et après le recensement quinquennal de 1906, la représentation dans ces deux provinces fut fixée, par le chapitre 41 des statuts de 1907, à 7 et 10 députés respectivement, ce qui augmentait de 7 la représentation à la Chambre des communes et la portant à 221 membres, le chiffre actuel. En faisant la revue de ces chiffres, la Chambre constatera qu'en 1872 la représentation s'était accrue de 181 députés, chiffre fixé à l'origine, à 200. De ces 200 députés, dix venaient des provinces du Manitoba et de la Colombie-Anglaise, ce qui laissait la représentation des quatre premières provinces de la Confédération à 190. On voit donc que, par suite de l'accroissement de la population, la province de Québec, qui était la province de la représentation, avait perdu du terrain proportionnellement. Il est bien vrai que sa représentation était restée à 65, mais à l'origine de la Confédération elle avait 65 députés sur un total de 181.

En 1872, Québec avait 65 députés sur 200; ou, si l'on ne compte que les quatre provinces formant la Confédération à l'origine, la députation était de 65 à 190.

En 1882, la représentation totale aux Communes était de 211 membres. En vertu de la constitution, la représentation de Québec restait fixée à 65 députés, mais celle des quatre provinces primitives était portée à 194, de sorte que la représentation de Québec avait diminué proportionnellement à celle des autres provinces.

En 1892, le chiffre de la représentation aux Communes était monté à 213, mais la représentation des quatre provinces primitives était tombée à 191, soit dix de plus que le nombre qui leur avait été accordé par l'Acte de la Confédération.

En 1903, la représentation à la Chambre des communes s'était accrue à 214 membres et celle des quatre province primitives avait baissé à 182, soit un député seulement de plus que le nombre qui leur avait été assigné à l'origine. Depuis cette époque, ainsi que je l'ai déjà dit, la représentation à la Chambre des communes, par le fait de l'admission des deux provinces d'Alberta et Saskatchewan, à la suite du recensement quinquennal de 1905, a été portée à 221 membres, Québec conservant toujours son même chiffre de 65. Lors de la discussion sur le remaniement de la carte électorale en 1903 dans la Chambre des communes, on souleva la question de la représentation des Provinces maritimes. Le Gouvernement de cette époque soumit à ce sujet certaines questions à la Cour Suprême du Canada. Les réponses rendues

par cette cour furent ensuite portées devant le Conseil Privé qui les confirmèrent.

Deux questions furent soumises à la Cour Suprême du Canada et au Conseil Privé. L'une avait trait aux Provinces maritimes en général, l'autre à l'île du Prince-Edouard spécialement. La question relative aux Provinces maritimes portait sur l'interprétation qu'il fallait donner au mot "Canada" dans le paragraphe 4 de l'article 51 de l'Acte de la Confédération. La Cour Suprême et le Conseil Privé décidèrent que le mot "Canada" employé dans le paragraphe 4 de l'article 51 de l'Acte de l'Amérique du Nord de 1867, devait avoir la même signification que celle qui lui est donnée dans l'article 4 du même acte, qui est ainsi conçu:

> Les dispositions subséquentes du présent acte, à moins que le contraire n'apparaisse explicitement ou implicitement, prendront leur pleine vigueur dès que l'union sera effectuée, c'est-à-dire le jour à compter duquel, aux termes de la proclamation de la Reine, l'union sera déclarée un fait accompli; dans les mêmes dispositions, à moins que le contraire n'apparaisse explicitement ou implicitement, le nom du Canada signifiera le Canada tel que constitué sous le présent acte.

Voici quelle était l'importance de cet article au point de vue des Provinces maritimes. S'il devrait être entendu que le Canada tel que désigné dans le paragraphe 4 de l'article 51 ne comprenait que les quatre provinces primitives de la Confédération, il devenait clair que ces provinces, dont la représentation était diminuée par la loi de remaniement proposée alors et adoptée ensuite, se trouveraient placées dans une bien meilleure position, parceque dans ce cas il ne serait tenu aucun compte de l'augmentation rapide de la population du Canada qui y avaient été ajoutée depuis la Confédération. Le jugement de la cour Suprême et du Conseil Privé disait en effet que, en tant que le Canada avait été constitué à l'origine par un décret du conseil, édicté en vertu de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et vu que les autres provinces entrées depuis dans l'union avaient été constituées comme partie du Canada par un décret édicté en vertu du même acte, la définition donnée dans l'article 4 impliquait nécessairement que l'on devait compter toutes les provinces constituant le Canada en 1903, pour fixer la représentation proportionnelle en vertu des dispositions du paragraphe 4 de l'article 51 de l'Acte de la Confédération. Les Provinces maritimes ne réussirent donc pas à établir leur prétention. La prétention spéciale de l'île du Prince-Edouard, dont je n'ai pas à m'occuper spécialement dans le moment, fut décidée aussi d'une façon adverse.

Les statistiques déposées par moi sur le bureau de la Chambre font voir que, en 1872, le nombre des représentants, tant du Nouveau-Brunswick que de la Nouvelle-Ecosse, fut augmenté. En 1882, il resta stationnaire. En 1892, la représentation de la Nouvelle-Ecosse fut diminuée d'un membre, ce qui lui laissait encore un représentant de plus que le nombre fixé dans la loi de l'Amérique britannique du Nord de 1867. La représentation du Nouveau-Brunswick, au même moment, fut réduite à quatorze, soit un de moins que le chiffre fixé dans la loi de 1867. On débattit, en 1903, de nouveau l'année dernière, et encore une fois cette année, la question de savoir s'il ne serait pas possible d'améliorer la situation des Provinces maritimes sous ce rapport. Il fut donné aux membres du cabinet, il y a quelques semaines, d'entendre débattre la question, tant au point de vue général des Provinces maritimes qu'au point de vue particulier de l'île du Prince-Edouard. Et je dois reconnaître que, à mon avis, ni la cause des Provinces maritimes en général ni celle de l'île du Prince-Edouard en particulier n'aurait pu être plaidée d'une manière plus convaincante et satisfaisante, avec plus d'éloquence et de force persuasive, qu'elle ne l'a été par le premier ministre du Nouveau-Brunswick et le premier ministre de l'île du Prince-Edouard. Tout ce qu'il était possible d'invoquer en faveur des Provinces maritimes et de la situation particulière de l'île du Prince-Edouard fut signalé à l'attention du Gouvernement dans cette circonstance.

Considérons un instant la question au point de vue des Provinces maritimes généralement. Je n'entends pas exposer à fond les faits sur lesquels se fondent les réclamations de ce groupe de provinces; je me bornerai à déposer sur le bureau de la Chambre, et, si la Chambre le permet, à faire imprimer pour l'usage des membres, le mémorandum soumis à la conférence interprovinciale de la part des Provinces maritimes généralement, ainsi que celui soumis à la même conférence et plus tard au Gouvernement, de la part de l'île du Prince-Edouard. Cela évitera à la Chambre d'avoir à écouter la lecture d'un long exposé des réclamations. Je le répète, la cause des Provinces maritimes généralement a été présentée avec force, sans rien négliger de ce qui pouvait éclairer et entraîner les suffrages; d'autre part, on se rendait parfaitement compte, de prime abord, que ces pro-

vinces ont adhéré à la Confédération avec un certain chiffre de représentation en cette Chambre, et les instaurateurs de la Confédération s'attendaient bien que le chiffre de cette représentation irait augmentant, non pas diminuant. Il est parfaitement vrai que depuis vingt ans leur attente a été déçue à cet égard; mais il est aussi parfaitement vrai que deux des considérations fondamentales dont devaient tenir compte les auteurs de ce pacte fédératif, étaient le chiffre de la représentation au Parlement et la distribution ou la répartition des pouvoirs législatifs et exécutifs entre le Dominion, d'une part, et les provinces, de l'autre. Pour ma part, je ne vois pas comment notre Parlement pourrait prendre sur lui de modifier la représentation des provinces sans leur consentement. C'est cet aspect de la question qui fut soulevé à la conférence interprovinciale, tenue l'automne dernier dans la ville d'Ottawa, avec ce résultat que cette assemblée refusa de prendre aucune initiative à cet égard, sauf déclarer que c'était là un sujet relevant du Parlement fédéral.

C'est absolument, en un sens, une question relevant de notre Parlement, sauf ceci que notre Parlement ne saurait modifier la loi de l'Amérique britannique du Nord. Au surplus, si je saisis bien la question, on se demandait s'il n'y aurait pas lieu, en ce qui regarde les quatre provinces fondatrices de la Confédération, de demander la modification des conditions du pacte primitif. La province de Québec ayant été prise comme base de calcul dans la fixation du nombre des représentants, conserve toujours le même nombre de soixante-cinq membres. Mais, comme je l'ai fait observer, la situation relative de Québec en matière de représentation peut être modifiée, comme déjà elle l'a été dans les premières années de la Confédération. Elle a été changée également dans un autre sens, en conséquence de l'annexion de nouvelles provinces et du relèvement du nombre total des représentants à la Chambre des communes. Dans ces circonstances, comme les provinces lors de la conférence dont j'ai parlé refusèrent de prendre une initiative ou d'exprimer des vœux,—sauf, si je ne me trompe, d'assez nombreux témoignages de sympathie,—nous ne trouvâmes pas possible de saisir le Parlement d'une mesure en vue de porter remède à la situation malheureuse dans laquelle les Provinces maritimes se trouvent placées. Cependant, on peut dire, et avec beaucoup de raison, suivant moi, que, dans le Parlement canadien, les représentants des Provinces maritimes, comme ceux des autres provinces du Canada, ne forment pas bloc dans l'intérêt exclusif de leurs provinces. Voici un extrait d'un article bien écrit sur ce sujet, qui parut dans les Provinces maritimes, il y a quelque dix ans:

> A propos de presque toutes les questions, ils se divisent en conformité de leurs attaches de parti. Peut-être serait-il plus judicieux de dire qu'ils envisagent les questions plutôt au point de vue des intérêts généraux du Dominion. Au surplus, l'influence exercée par une province dans le grand conseil du Dominion tient beaucoup moins au nombre de ses représentants qu'aux talents(à l'habileté, à l'expérience, à la vigueur intellectuelle et aux ressources de ses représentants. Or, à cet égard, il n'est que juste de dire que les Provinces maritimes n'ont guère été au dépourvu, quel que fût le parti au pouvoir.

Et maintenant, venons en à la conclusion particulière de l'île du Prince-Edouard. On remarquera que la province de la Colombie-Anglaise exigea qu'on inscrivît dans le décret du conseil ratifiant son adhésion à la Confédération que sa représentation d'alors serait augmentée en conformité des dispositions de la loi de l'Amérique britannique du Nord. Dans le décret en conseil émis près de deux ans après confirmant l'adhésion de l'île du Prince-Edouard au pacte fédéral, on se sert de l'expression "rajustée", au lieu de "augmentée". On allègue avec beaucoup de force à ce propos que durant nombre d'années l'île du Prince-Edouard avait refusé de faire partie du Dominion, si ce n'est avec un nombre fixe de représentants excédant le nombre qu'elle aurait pu réclamer au prorata de la population.

Elle refusa durant nombre d'années de faire partie de la Confédération avec seulement cinq représentants à la Chambre des communes; finalement, il lui en fut accordé six, bien qu'elle n'eût droit qu'à cinq. On allègue que, suivant l'interprétation que l'on faisait du décret en conseil dont j'ai parlé, il signifiait, suivant la prétention des négociateurs représentant l'île du Prince-Edouard, rajustement sous forme d'augmentation et non pas rajustement sous forme de diminution du nombre des représentants accordés à leur province. On allègue, en outre, de la part de l'île du Prince-Edouard, que cette province n'ayant pas été une des quatre provinces fondatrices de la Confédération, son cas pourrait être réglé par l'ensemble du Dominion; le pacte, en ce qui la regarde, ayant été conclu, non pas entre province et province, mais entre le Dominion dans son ensemble et la province de l'île du Prince-Edouard,

alors province souveraine, jouissant de la plénitude du self government. Le premier ministre de l'île du Prince-Edouard et M. Stewart, membre de son gouvernement, ont plaidé énergiquement qu'il y avait lieu pour nous de fixer un minimum de six pour la représentation de l'île du Prince-Edouard, soit le nombre indiqué d'abord par un décret du conseil, adopté en vertu du pacte fédéral. On a fait remarquer qu'en 1882 le projet d'un remaniement ne diminuait pas le nombre des représentants de l'île du Prince-Edouard, bien que, d'après le recensement de 1881, l'île du Prince-Edouard n'eût pas droit à ce moment à plus de cinq représentants. A première vue, je fus très frappé par cet argument de fait, mais je constatai que, dans un discours prononcé par l'honorable député de King (I.P.-E), en 1903, combattant vigoureusement les prétentions avancées alors en faveur de la province, il expliquait ce résultat par l'absence de tout recensement antérieur en ce qui regarde l'île du Prince-Edouard fournissant une base de comparaison avec celui de 1881, aux fins du paragraphe 4 de l'article 51 de la loi de l'Amérique britannique du Nord. C'est probablement ce qui explique le résultat de 1882. Dans le projet que je demande à déposer, j'ai laissé en blanc le nombre des députés assignés à la province de l'île du Prince-Edouard, et, par suite, le nombre total des membres, car je désire que la décision soit réservée jusqu'après délibération du projet par le comité auquel je vais proposer de le référer.

La province de l'île du Prince-Edouard a au Sénat une représentation de quatre. S'il fallait appliquer rigoureusement à l'île du Prince-Edouard le texte de la loi de l'Amérique britannique du Nord, elle n'aurait, aux termes du projet dont le Parlement va avoir à s'occuper, que trois représentants à la Chambre des communes. Il semble bizarre qu'une petite province comme l'île du Prince-Edouard, ou même une province canadienne quelconque, ait moins de représentants à la Chambre des communes qu'au Sénat. J'aurai occasion plus tard, au cours de la présente session, de parler des principes qui paraissent avoir guidé les auteurs de la Confédération dans la fixation du nombre des représentants pour les diverses provinces au Sénat. Pour le moment il suffira de dire qu'ils paraissent n'avoir été guidés par aucune règle très arrêtée, et que l'arrangement au sujet de la représentation dans le Sénat fut, semble-t-il, à peu près entièrement arbitraire. Aux Etats-Unis, comme ces honorables députés ne l'ignorent pas, chacun des Etats de l'Union a une représentation fixe de deux membres au Sénat.

Dans les autres fédérations le chiffre de la représentation n'est pas établi de la même manière, mais par rapport à la population. Cependant, je ne connais aucune fédération dans laquelle la représentation de l'une quelconque des provinces ou états soit plus faible à la chambre basse qu'à la chambre haute. Si je me rappelle bien la loi du Commonwealth de l'Australie, il y est prescrit que chaque province aura, autant que possible, deux députés à la chambre basse pour chaque représentant à la chambre haute.

Il existe une autre raison qui n'a aucun caractère légal et à laquelle on ne doit pas accorder une influence prépondérante ou déterminante, mais qui pourrait être prise en considération tout de même par la Chambre concernant la province de l'île du Prince-Edouard. J'en viendrai tantôt aux motifs qui ont guidé chacun des deux partis politiques de notre pays, lorsqu'ils ont fixé une base plus élevée à la représentation des villes qu'à celle des campagnes. Le principe qu'ils ont suivi accorde certainement dans notre pays une représentation plus nombreuse à ceux qui vivent aux champs qu'à ceux qui habitent les villes. J'en dirai tantôt le pourquoi, mais en ce qui concerne l'île du Prince-Edouard il ne faut pas perdre de vue que la population de cette province est presque entièrement rurale. Quelle que soit l'unité de représentation que les partis politiques ont déjà fixée et quelle que soit celle que j'espère voir adopter par le comité auquel ce bill sera référé, l'on ne devra pas oublier que si la population de l'île du Prince-Edouard, bien qu'inférieure à 100,000 âmes, était inclue dans les limites d'aucune autre province du Canada, elle aurait droit à une députation d'au moins quatre membres à la Chambre des communes. Je ne sais pas si j'ai exposé aux honorables députés mon idée bien clairement, mais elle exprime, je crois, un fait. Si nous n'étions pas, comme nous le sommes, obligés de suivre les dictées d'une loi constitutionnelle nous donnerions, je pense, à toute population d'environ 100,000 âmes, dans aucune autre des provinces du Canada, en nous inspirant de l'unité de représentation qui a toujours servi de base aux calculs et qui je l'espère sera maintenue, une députation d'au moins quatre élus.

Il me faut maintenant, pour plus de clarté, rappeler à la Chambre les chiffres du recensement de 1911. Les premiers qui furent publiés n'étaient pas absolument

exacts, mais ceux que je citerai sont, je crois, ceux de la seconde édition, de celle qui a été corrigée. Dans l'ordre alphabétique, la population des provinces, selon cette dernière édition du recensement, est ainsi répartie: Alberta, 374,663; Colombie-Anglaise, 392,480; Manitoba, 455,614; Nouveau-Brunswick, 351,889; Nouvelle-Ecosse, 492,338; Ontario, 2,523,274; île du Prince-Edouard, 93,728; Québec, 2,003,-232; Saskatchewan, 492,432; Yukon, 8,512. En prenant le chiffre de la population de Québec, 2,003,232 et le divisant par 65 nous obtenons l'unité de 30,819. En divisant la population des différentes provinces par cette unité, nous trouvons par exemple que l'Alberta a droit à une représentation de 12.12. La décimale est laissée de côté et l'Alberta a douze députés.

Pour la Colombie-Anglaise, le chiffre est 12.70. La décimale étant plus élevée que 50, la Colombie se trouve avoir une représentation de 13 députés. Pour Manitoba, le chiffre est de 14.78. La décimale dépassant 50, Manitoba aura 15 sièges. Pour le Nouveau-Brunswick, le chiffre est de 11.42. La décimale étant inférieure à 50, est laissée de côté et le Nouveau-Brunswick sera représenté par 11 députés. Pour la Nouvelle-Ecosse, le chiffre est de 15.97. La décimale dépassant 50, la Nouvelle-Ecosse aura 16 représentants du peuple. Pour Ontario, le chiffre est de 81.87. La décimale étant plus élevée que 50, Ontario aura une députation composée de 82 membres. Pour l'île du Prince-Edouard, le chiffre est de 3.04. Si les prescriptions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord sont observées rigoureusement et que les observations que j'ai faites ne sont pas prises en considération, l'île du Prince-Edouard n'aura droit qu'à 3 députés. Pour Québec, la représentation est fixée à 65 députés. Pour la Saskatchewan, le chiffre est de 15.97. La décimale étant supérieure à 50, la Saskatchewan aura 16 députés. Nous ne nous proposons pas de toucher à la représentation du Yukon.

L'on observera que conformément à ce que je viens de dire la représentation d'Ontario sera diminuée de 86 à 82. Celle de Québec demeure au nombre déterminé de 65. Celle de la Nouvelle-Ecosse sera diminuée de 18 à 16. Celle du Nouveau-Brunswick sera réduite de 13 à 11. Celle de Manitoba sera augmentée de 10 à 15. Celle de la Saskatchewan montera de 10 à 16. Celle de l'Alberta de 7 à 12. Celle de la Colombie-Anglaise s'élèvera de 7 à 13. Suivant l'acte de l'Amérique britannique du Nord, celle de l'île du Prince-Edouard devrait diminuer de 4 à 3.

Sir WILFRID LAURIER: Je croyais qu'on avait laissé le chiffre en blanc.

M. BORDEN. Il l'a été, mais je mentionne ce qui arriverait dans l'hypothèse où les prescriptions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord seraient exécutées.

M. W. F. MACLEAN: Et le total serait?

M. BORDEN: Si nous laissions le chiffre de la représentation de l'île du Prince-Edouard à ce qu'il est présentement, le total serait de 235; autrement, il sera de 234.

Non seulement le chiffre proportionnel de la population des diverses provinces du Canada a beaucoup varié dans le dernier recensement, mais les groupements de populations dans les provinces ont, dans quelques cas, modifié l'aspect de la carte électorale. Lors de la deuxième lecture du bill, je produirai probablement un état montrant la fluctuation de ces groupements de population comparant les données du recensement actuel avec celles des recensements antérieurs. Dans le moment il serait suivant toute vraisemblance sans beaucoup d'intérêt de montrer que dans Ontario la population de certains comtés a fluctué, que par exemple celle de Middlesex-Nord est de 13,737 comparée à celle de Toronto-ouest qui est de 105,291. Dans Québec, celle de Soulanges est de 9,400 et celle de Maisonneuve est de 170,978. Dans la Nouvelle-Ecosse, la population d'Antigonish est de 11,962 et celle de Cap-Breton-sud est de 53,352. Dans le Nouveau-Brunswick, celle de Restigouche est de 15,687 et celle de Westmoreland de 44,621. Dans le Manitoba, elle varie de 23,501 dans le comté de Lisgar à 128,157 dans Winnipeg. Dans la Saskatchewan, de 28,695 dans Saltcoats à 87,725 dans Moosejaw. Dans l'Alberta, la population a fluctué de 34,504 dans le comté de Macleod à 70,606 dans Medicine-Hat. En Colombie-Anglaise, de 31,-660 dans Victoria à 123,902 dans Vancouver.

Ainsi que je l'ai déjà dit, nous nous proposons dans la circonstance de suivre la ligne de conduite qui a été tracée en 1903 par le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) et, par conséquent, je présente le bill sans les schémas qui seront préparés par une conférence ou par un comité où les deux partis seront représentés. C'est mon intention, avec le concours du très honorable chef de l'opposition, que cette conférence ou ce comité

soient constitués du même nombre de députés et dans la même proportion qu'en 1903. Il fut alors composé de sept membres, dont quatre nommés par le cabinet et trois par l'opposition. En 1903, le très honorable chef de l'opposition actuelle avait parlé, à l'origine, d'une conférence, mais dans la suite, lorsque fut présenté le rapport, il fut plutôt considéré comme un rapport de comité, dans tous les cas mon très honorable ami, qui siège maintenant à gauche, le considéra comme tel. Je suppose que la réciproque est vraie: nous avons été portés pour commencer à parler d'un comité et à prétendre qu'il vaudrait mieux que ce fût une conférence et dans la suite nous en sommes venus à la conclusion qu'à proprement parler il s'agissait d'une conférence. Ce n'était pourtant pas une conférence dans le sens qu'on donne au mot dans le précédent britannique invoqué par le chef de l'opposition. Tout de même, dans l'ensemble, je crois qu'elle a accompli son œuvre d'une façon satisfaisante. Il y eut évidemment des divergences d'opinions, de fortes divergences d'opinions, qui se manifestèrent et dans le comité et en Chambre et vraisemblablement il s'en produira dans le cas actuel. Mais je suis d'avis qu'un comité peu nombreux comme celui-là pourra plus facilement que la Chambre concilier autant que possible les choses et trouver une formule qui nous servira de principe pour établir l'unité de représentation. Je suis donc absolument disposé à adopter le mode mis en honneur en 1903 par mon très honorable ami le chef de l'opposition actuel. Les difficultés surgiront probablement lorsque d'un principe posé antérieurement, il découlera une conclusion dont l'effet sera différent dans deux cas identiques. En Angleterre, selon les principes posés à la conférence à laquelle j'ai fait allusion tantôt, si ma mémoire est fidèle, on attacha une grande importance à la répartition égale de la population, au maintien dans les régions suburbaines de la population d'un caractère citadin, à la densité de la population par rapport au lieu et à la communauté d'intérêts. Au Canada, l'importance repose sur diverses considérations que je désire exposer, afin d'attirer l'attention des députés et amener un échange de vues qui, je l'espère, contribueront à assurer un remaniement équitable de la carte électorale en 1914. On a insisté, particulièrement du côté de l'opposition, sur l'importance de maintenir les frontières des municipalités. Cela concerne plutôt les provinces de l'Est où l'étendue des municipalités varie beaucoup.

Il existe les frontières des paroisses, des villages, villes, cités, des cantons, des comtés divisés en deux districts municipaux, de municipalités de comtés ou de comtés unis pour les fins municipales ou judiciaires, ou pour les deux.

C'est là un principe qu'il serait désirable de suivre autant que possible ; mais il existe également un autre principe à observer, et le comité de cette année, de même que celui de 1903, va se trouver en face de la difficulté suivante: décider dans n'importe quel cas particulier de quelle façon on peut le mieux les faire s'accorder, et dans le cas où ils sont absolument contradictoires lequel des deux doit avoir la priorité.

L'autre principe auquel je viens de faire allusion a trait à une certaine égalité de population. Il n'y a pas de doute que ce dernier principe sera constamment soulevé en opposition au premier. On ne doit pas le négliger trop sérieusement, car il est la base de tout le système, en tant qu'il concerne la représentation par province. J'ai également observé que parmi les principes posés en Angleterre, au cours de la conférence que je viens de mentionner, l'on avait placé au premier plan l'égalité de population.

En 1892, mon très honorable ami lui-même, parlant sur ce sujet, à la page 3970 des Débats, s'est servi des mots suivants, qui expriment très bien ma pensée de même que celle de tous les députés de cette Chambre, j'en ai la conviction:

Le principe dirigeant devrait être autant que possible l'égalité de population dans toutes les circonscriptions.

Alors surgit la question à laquelle j'ai fait allusion, il n'y a qu'un moment: une plus forte unité pour les circonscriptions urbaines que pour les comtés ruraux. Les deux partis ont accepté ce principe, bien qu'il soit possible que l'un des deux partis l'ait appliqué d'une façon plus prononcée que l'autre. On a avancé diverses raisons pour justifier cette conduite, dont quelques-unes peuvent être très fortes et au point, tandis que d'autres ne méritent pas qu'on y attache beaucoup de poids. On prétend que l'unité devrait être plus élevée dans une circonscription urbaine, pour la raison que la population y est plus compacte et plus solidaire qu'ailleurs; que ses intérêts y sont uniformes et qu'ils peuvent faire sentir leur influence bien plus fortement et avec plus d'effet que dans les comtés ruraux. On dit encore que les représentants de nombre de comtés ruraux habitent les villes, de sorte que les cités du Canada, ou du moins dans

certaines parties du pays, possèdent une certaine influence à la législature, sans que les divisions rurales puissent avoir la même chance.

Quelques députés de cette Chambre ont essayé de faire voir combien sont plus stables les intérêts de ceux qui cultivent leurs terres, depuis des générations, si on les compare à ceux d'un certain élément flottant que l'on trouve au sein de la population de toute ville. Depuis un siècle et plus dans Ontario, depuis un siècle et demi dans ma propre province et depuis trois siècles au moins dans la province de Québec des hommes ont habité et cutivé les mêmes terres de génération en génération. Ceux d'aujourd'hui peuvent jeter un regard en arrière, vers leurs ancêtres, qui furent des pionniers, disons il y a un siècle, un siècle et demi ou trois siècles, et si je ne me trompe, c'est ce fait joint à l'élément d'incertitude que présente toujours la population flottante des villes qui impressionna fortement Sir John A. Macdonald, lorsqu'il fut appelé à faire un remaniement de la carte électorale.

J'ai l'espoir que le comité ne s'éloignera pas du principe qui a été accepté par les deux partis politiques en accomplissant son travail. Il est impossible de fixer ou de suggérer aucun pourcentage déterminé. Si je me rappelle bien, l'on n'avait pas fixé ou suggéré de pourcentage en 1903, ni à aucun des remaniements de la carte électorale qui ont eu lieu antérieurement; mais, à mon sens, l'on devrait suivre raisonnablement ce principe qui fait pour ainsi dire partie de notre constitution, et je n'ai aucun doute que le comité auquel sera soumis ce bill lui donnera toute la considération qui lui est due. Puis, les principes posés par les législateurs brianniques, quant à la communauté d'intérêts et à la densité de la population par rapport à la situation géographique, peuvent jouer un rôle à ce propos, aussi bien en ce pays qu'en Grande-Bretagne.

J'ai cru bon, monsieur l'Orateur, en présentant ce bill, de faire un court historique non seulement de la législation, mais aussi des principes, comme je les comprends, qui ont animé les deux partis politiques, lorsqu'ils ont été appelés à régler cette question de remaniement. Je serai très heureux d'étudier ce bill en deuxième lecture aussitôt que possible, à la date qui conviendra aux députés des deux côtés de cette Chambre, pour les confier ensuite à un comité de sept membres, selon la proposition qui nous a été faite, afin qu'ils commencent leurs conférences et leurs délibérations incessamment.

(Motion adoptée.

[M. Borden.]

Sur la motion que le bill subisse sa première lecture):

M. E. M. MACDONALD: J'aurais un mot à dire avant que cette motion soit définitivement adoptée.

M. l'ORATEUR: Si je comprends bien, il n'est pas permis de parler sur une motion à l'effet d'adopter un bill en première lecture, mais on peut le faire sur la motion qui est faite pour le dépôt du bill.

M. BORDEN: Nous consentons à entendre l'honorable député.

M. MACDONALD: Mon but n'est pas de discuter aucun sujet qui puisse prêter à la controverse, mais simplement d'obtenir certains renseignements et faire quelques propositions au très honorable premier ministre; c'est pourquoi je sollicite le consentement de cette Chambre pour prendre la parole à ce moment-ci. En présentant cette mesure, le très honorable premier ministre a lu au cours de ses explications lucides une clause de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, qui a toujours donné lieu à des discussions considérables, chaque fois qu'il s'est agi de la question de la représentation. Je veux parler de la clause 4 de l'article 51, qui est ainsi libellé:

> Alors que chaque nouvelle répartition, nulle réduction n'aura lieu dans le nombre des représentants d'une province, à moins qu'il ne soit constaté par le dernier recensement que le chiffre de la population de la province par rapport au chiffre de la population du Canada à l'époque de la dernière répartition du nombre des représentants de la province, n'ait décru dans la proportion d'un vingtième ou plus.

Je désirerais demander au très honorable ministre de vouloir bien déposer sur le bureau, avant la deuxième lecture de ce bill, les chiffres qu'il a fait préparer, je le suppose, relativement à cette différence fractionnaire, mentionnée dans cet acte. Je désire attirer son attention sur le fait qu'en prenant le mot "un vingtième", tel qu'on le trouve dans cet article et en lui donnant le sens ordinaire, c'est-à-dire un vingtième d'une unité, nous obtenons les résultats suivants en ce qui concerne la province de la Nouvelle-Ecosse. En 1901, cette province avait une population de 459,574, et la population du Canada était de 5,371,315, soit une proportion de 1 à 11; ou si on la met sous forme de fraction, 1-11·6876. On devrait interpréter cet article conformément à une comparaison entre les proportions relatives des deux périodes décennales; car c'est de la différence entre les proportions, et non de la différence entre les populations, dont le statut veut parler.

Après le dernier recensement, la proportion était celle qui existait entre 492,338 et 7,206,643, ce dernier étant le chiffre de la population du Canada tout entier. Pour aller au plus court, cette proportion était en raison de 1 à 14, ou si vous la voulez sous forme de fraction, vous avez une proportion de 1-14, 6876. Lorsque vous en venez à faire une comparaison entre ces deux proportions considérées comme problème mathématique, vous constatez que la seconde proportion est de 1-58ième moindre que celle faite dans le premier cas. De sorte que la différence que vous avez à faire entre ces deux proportions, aux termes du statut, est une différence de 1-58ième.

M. BORDEN: Un cinquante-huitième de quoi? Mon honorable ami doit savoir qu'il s'agit ici d'une question de diminuer la proportion?

M. MACDONALD: Parfaitement; c'est la différence entre les proportions. Ce dont il s'agit, c'est 1-58ième de l'unité; c'est bien moins que 1-20ième. Maintenant, je pose la question à mon très honorable ami: Est-ce que ce 1-20ième est le 1-20ième de l'unité ou de la proportion originale de la période des dix années antérieures? Comment devons-nous interpréter le statut? Un honorable sénateur de Saint-Jean, qui s'intéresse beaucoup à ce sujet, a attiré mon attention, et nul doute, qu'il a également discuté la question avec le très honorable chef du Gouvernement. La situation est celle-ci: Si vous admettez que la différence qu'a en vue le statut est 1-20ième de l'unité, il se trouve à y avoir une différence de 1-58ième entre les deux proportions, quand elle est de moins de 1-20ième et conséquemment nous aurions une diminution de représentation. J'ai éprouvé d'autant plus de difficultés à étudier la question, qu'il est impossible de trouver dans les archives des déclarations positives et exactes quant aux procédures que l'on a suivies dans le passé, relativement à ce sujet. J'ai constaté que dans le cas de la représentation à la cour suprême, le présent juge en chef du Canada, qui était alors ministre de la Justice, déclara——

M. l'ORATEUR: L'honorable député semble vouloir inaugurer une coutume qui ne s'accorde ni avec la procédure suivie en Angleterre ni avec la nôtre. Ici, c'est la coutume que, lorsqu'une motion est faite pour qu'un bill subisse sa première lecture, elle doit être adoptée sans amendement ni débat. On peut faire un amendement lorsque le bill est déposé, mais jamais sur la motion pour la première lecture. Si l'honorable député essayait de passer par-dessus cette règle, il établirait un précédent qui pourrait être désagréable pour l'avenir.

M. MACDONALD: J'avais parfaitement compris que je ne pouvais parler qu'avec le consentement de cette Chambre et du premier ministre. Je n'entrerai donc pas dans aucun débat, et ce n'est pas mon intention d'argumenter à ce sujet. Je voulais tout simplement signaler la question à l'attention du Gouvernement; c'est une affaire sérieuse, et j'ai cru que c'était le moment le plus opportun de le faire, avant que le bill ne soit discuté en deuxième lecture.

M. l'ORATEUR: L'honorable député doit se rendre compte que les renseignements qu'il pourrait fournir donneront peut-être lieu à des explications ou à des discussions; c'est probablement ce qui arrivera.

M. MACDONALD: Ou j'ai obtenu le consentement de cette Chambre, ou je ne l'ai pas. Si je n'ai pas le consentement de la Chambre, je ne peux continuer.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai pensé que mon honorable ami avait le consentement de la Chambre.

M. BORDEN: Dans tous les cas, l'honorable député de Pictou a presque fini, je suppose, et, avec votre permission, monsieur l'Orateur, comme aussi avec le consentement de la Chambre, on pourrait le laisser continuer. Je serais bien aise de savoir ce qu'il veut.

M. l'ORATEUR: La Chambre consent-elle à ce que l'honorable député soit entendu?

Quelques DEPUTES: Parfaitement.

M. LANCASTER: Arrivez au point.

M. MACDONALD: C'est ce que je fais; j'ai bien peur que mon honorable ami n'ait absolument besoin d'une loi pour être convaincu.

Je ne trouve nulle part ailleurs que dans les rapports de la cour suprême du Canada (page 527 du chapitre 33) une déclaration publique de la manière d'établir ce calcul. Le juge en chef actuel, alors ministre de la Justice, a dit comment ce calcul avait été fait pour les provinces d'Ontario et de la Nouvelle-Ecosse dans cette circonstance. Ce qu'il en dit ne saurait, il me semble, autoriser personne à conclure que j'ai tort. Son explication, au contraire, me paraît insuffisante, à ne juger de la chose qu'au seul point de vue mathématique.

Je remercie la Chambre de sa bienveillance à mon égard. J'ai simplement voulu signaler au ministère ce que les députés, tant de la droite que de la gauche, ont suggéré à ce sujet. C'est là un point qu'il serait bon de décider, et il conviendrait de le discuter à fond. J'aimerais avoir du premier ministre l'assurance que ces données seront communiquées à la Chambre.

M. BORDEN: Je suis bien aise que l'honorable député de Pictou ait signalé cette affaire à mon attention. J'ai fait un examen du calcul auquel il fait allusion, et je dois dire avec regret que je n'y trouve guère de quoi contenter les Provinces maritimes. Je serais heureux de trouver dans un calcul de cette sorte un moyen de sortir d'embarras. La question qui se pose est celle-ci: Quelle a été lors du dernier recensement la proportion et quelle est-elle aujourd'hui, cette proportion étant celle de la population d'une certaine province relativement à la population de tout le Canada. Prenez, par exemple, la population de la province d'Ontario, celle de la Nouvelle-Ecosse, ou encore du Nouveau-Brunswick, et cherchez le rapport qu'elles ont mathématiquement avec la population du Canada en 1901, puis en 1911. Un calcul aisé à faire établira, je pense, que la proportion a décru d'au moins un vingtième.

M. MACDONALD: Elle a décru d'un cinquante-huitième, ce qui est moins d'un vingtième. Je tiens la chose d'un actuaire.

M. BORDEN: Si mon honorable ami veut venir me voir, je lui expliquerai ce calcul. Je regrette de n'avoir pu y trouver un moyen de résoudre le problème à la satisfaction de tout le monde. A tout événement, j'ai fait faire ce calcul, mais j'aimerais qu'il fût vérifié, de manière à le rendre indiscutable. Mon intention, au reste, était de le déposer sur le bureau avant le débat sur la deuxième lecture du bill, même si mon honorable ami n'avait pas appelé mon attention sur cette affaire.

M. l'ORATEUR: Adopté.

M. J. J. HUGHES: M. l'Orateur. . .

M l'ORATEUR: Adopté. A cette phase de la procédure, il ne peut y avoir aucun débat. Si les règles de cette Chambre ont un but, ce doit être un but d'utilité, et mon seul désir est de les faire observer.

(La motion est adoptée, et le projet de loi subit sa première lecture.)

[M. Macdonald.]

LA POSTE AUX COLIS ET LA FRANCHISE POSTALE.

M. PROULX: Monsieur l'Orateur, j'aurais une question à poser au ministre des Postes (M. Pelletier). Les nouveaux règlements sur la poste aux colis enlèvent-ils le privilège de la franchise postale relativement aux colis mis au bureau de poste de la Chambre des communes?

M. PELLETIER: Le directeur général des Postes lui-même n'aura pas le droit d'affranchir un colis. Tout le monde aura à payer le port.

M. PROULX: Jusqu'ici nous avons pu affranchir des colis jusqu'à concurrence de cinq livres. J'ai voulu aujourd'hui envoyer des livres de la Chambre, et ils ont été refusés.

M. PELLETIER: Vous ferez bien d'en payer le port.

M. PROULX: Tant pis pour le système des colis postaux.

L'INSPECTEUR DES HOMESTEADS A HUMBOLDT.

M. Foster propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. D. B. NEELY (Humboldt): Je désirerais, avant que la Chambre se forme en comité des subsides, toucher un mot d'une affaire sur laquelle j'ai voulu hier appeler l'attention de la Chambre au moment où l'ordre du jour a été appelé, mais que, sur vos conseils, monsieur l'Orateur, j'ai remis à aujourd'hui.

D'après les réponses données hier à certaines questions relatives au nombre de concessions de homesteads faites au cours des trois dernières années, je constate une bien forte diminution. Je m'aperçois, d'autre part, qu'au ministère de l'Intérieur, le nombre des employés du dehors accuse une excessive augmentation. Pour ne parler que des seuls inspecteurs de homesteads, ils sont maintenant soixante, alors que, le 1er octobre 1911, ils étaient quarante, ce qui constitue une augmentation de 50 p. 100, quoique le travail ait beaucoup diminué en ce qui concerne les concessions. Quant au personnel des différents bureaux des terres de l'Ouest, je vois qu'il était, le 1er octobre 1911, de 332 employés, et que ce nombre a été porté à 377. D'après certaines constatations que j'ai pu faire personnelle-

ment, m'est avis qu'en nommant dans l'Ouest un grand nombre de fonctionnaires, le cabinet n'a pas eu en vue les besoins du service public, mais qu'il a voulu avoir en eux des gens qui emploieraient leurs loisirs à solliciter des votes pour le parti politique qui, dans le moment, dirige les affaires de ce pays. Loin qu'il soit disposé à ne pas permettre que des employés publics dont les services sont rétribués par l'Etat prennent une part active à la politique des partis dans le temps même où le pays les emploie, le Gouvernement semble, au contraire, vouloir que les fonctionnaires des différentes administrations, ceux du service extérieur tout au moins, prêtent du secours au parti politique qui, pour l'heure, occupe le pouvoir. Et je doute fort que l'individu auquel je vais faire allusion tantôt soit à beaucoup près autant à blâmer que l'administration qu'il sert. D'après ce que j'ai vu et d'après ce que je sais, l'esprit de parti chez un fonctionnaire public n'est pas, aux yeux du cabinet actuel, seulement une faute digne de rémission, mais une attitude méritoire. En preuve de ce que je dis là, je vous citerai l'exemple d'un M. Arthur Smythe, qui a été nommé inspecteur des homesteads du district de Humboldt par la présente administration. D'après la réponse donnée hier à ma question, je constate que ce M. Arthur Smythe, nommé, je crois, dans les premiers jours de 1912, est encore dans le service public à titre d'inspecteur de homesteads. J'ai déjà signalé à l'attention de la Chambre et du Gouvernement qu'au mois de juillet 1912, au cours d'une élection dans la province de Saskatchewan, cet homme a été amené devant les tribunaux pour avoir usé d'intimidation à l'égard de certains électeurs, pour avoir cherché, par la crainte, à les faire voter pour des candidats du parti conservateur. Non seulement a-t-il été traîné devant les tribunaux, mais il a été condamné à une amende de cinquante dollars et les frais. Il faut évidemment que les preuves apportées contre lui aient été concluantes. A la question que j'ai posée au Gouvernement, tendant à savoir si ce M. Smythe était encore ou n'était plus dans le service public, il a été fait la réponse laconique et tranchante que voici: "Oui, encore à l'emploi du gouvernement."

Après cela, qu'est-ce qu'un employé public peut bien considérer comme étant son devoir au point de vue des maîtres qu'il sert? Un exemple comme celui-là indique suffisamment que, de la part de ses employés, la présente administration, non seulement tolère un accomplissement de leurs fonctions profitable au parti, mais le regarde apparemment comme une des vertus cardinales.

Parmi la foule de fonctionnaires nouveaux que ce Gouvernement a nommés depuis son arrivée au pouvoir, il en est un sur lequel je vais diriger mon attention. De même que dans l'Est, nous avons, dans l'Ouest, une administration des affaires indiennes. Lorsque l'ancien député de Dauphin, dont ses commettants ont fait échouer la candidature en 1911 par une forte majorité, s'est aperçu qu'il en avait fini de sa carrière politique, il obtint de ce Gouvernement qu'il se chargeât de lui trouver une place dans le service. A cette fin fut créée la charge d'inspecteur en chef des agences indiennes. Dans le cours de l'exercice clos le 31 mars, le Gouvernement a payé à ce fonctionnaire une somme de $4,434.63, sur laquelle somme celle de $450 lui a été versée bien que nulle pièce justificative n'eût été transmise à l'appui.

Cet item figure sous la simple rubrique de "frais". La somme globale, $3,000, représente les appointements et le reste comprend les frais de route, etc.

Je n'obéis à aucun sentiment d'animosité en faisant ces observations. Je ne révoque nullement en doute les qualités et les aptitudes de ce monsieur pour les fonctions que lui a confiées le Gouvernement. Je suppose qu'il possède les aptitudes voulues pour fidèlement remplir ses fonctions, pourvu qu'il le veuille et que le Gouvernement le désire. Seulement, la plainte que je dois formuler ici, c'est que ce monsieur, à dater du jour même de sa nomination à cet emploi, s'est montré partisan aussi actif et aussi agressif que lorsqu'il aspirait à une charge de l'Etat. Dans la "Dauphin Press" du 5 courant, à la colonne consacrée aux nouvelles, je lis:

> Le 16 janvier, les conservateurs tiendront une assemblée, afin de choisir un candidat. L'honorable George Lawrence, ministre de l'Agriculture y assistera, ainsi en compagnie de Glen Campbell et autres, et y portera la parole. Les orateurs de l'opposition sont invités.

Trois mille dollars d'appointements annuels outre les frais de route! Or, au comté de Swan-River ce monsieur figure à l'affiche comme un des orateurs qui doivent porter la parole à une assemblée publique, à laquelle, naturellement, sont invités les orateurs de l'opposition. Voilà un simple échantillon des agissements de ce monsieur dans les comtés du Manitoba ainsi que des provinces plus reculées de l'Ouest. Du comté de Qu'Appelle-Nord, où se poursuit ac-

tuellement une campagne en vue d'une élection provinciale, m'arrive la nouvelle que ce fonctionnaire, largement rémunéré par l'Etat, s'ingère encore activement dans la lutte électorale. Bien que les brefs d'élection n'aient pas encore été lancés, les deux partis comptent qu'ils le seront à bref délai, et de fait le candidat du parti libéral a posé sa candidature en décembre dernier, tandis que le candidat conservateur a posé la sienne à la fin de novembre. Cette élection du comté de Qu'Appelle a pour cause la démission de M. John Archie McDonald, ancien député à l'assemblée législative, contre lequel on avait porté des accusations de corruption se rattachant à son élection de juillet 1912. Avant que sa cause ne s'instruisît devant le tribunal, M. McDonald jugea utile de remettre son mandat électif et il ne brigue plus les suffrages à cette élection-ci. Disons ici que M. John Archie McDonald est le beau-frère de Glen Campbell, surintendant des agences indiennes—ou bien, si on le préfère, disons que M. Campbell est le beau-frère de M. McDonald. Or, bien que M. McDonald ne pose pas sa candidature, il tient énormément à ce que le siège devenu vacant par la démission de M. Campbell soit détenu par un conservateur, à l'assemblée législative. Voilà pourquoi M. Campbell et M. McDonald ont récemment parcouru le comté, dans quel but? Je laisse à mes collègues le soin de le deviner.

Ce que je veux signaler à cette Chambre, le fait que je tiens surtout à souligner, je le trouve dans une lettre de M. William Penny, de Balcarres, à laquelle est annexée une déclaration sous serment au bas de laquelle figure la signature de Michel Poitras, métis, électeur du comté de Qu'Appelle. Lisons d'abord la lettre de M. Penny et quant à l'affidavit, j'en donnerai la substance et le ministre de l'Intérieur, qui est responsable de la conduite de son fonctionnaire, pourra relire cette lettre à loisir, quand j'aurai fini. Cette lettre du juge de paix m'est adressée à moi-même. Je cite:

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli l'affidavit de Michel Poitras, métis, demeurant près de Fort-Qu'Appelle (Sask.).

Disons ici que l'une des fonctions attribuées au surintendant des agences indiennes ainsi qu'à tout agent des Indiens est d'empêcher ces pupilles de l'Etat et du pays d'avoir accès aux boissons alcooliques, si faire se peut. Le métis n'est pas pupille de l'Etat, mais on peut l'assimiler à l'indien, en fait d'appétence pour l'eau-de-vie.

[M. Neely.]

Cet individu est réduit à l'indigence, par suite d'infirmités contractées, alors que, dans l'état d'ivresse, il était demeuré, toute la nuit, étendu sur le sol glacé, sans aucune protection contre le froid. Il a une femme et de jeunes enfants dont il est le seul soutien.

Si je vous signale le fait, c'est que je voudrais que vous tentiez quelques efforts pour engager le gouvernement fédéral à prêter aide à cette malheureuse famille dans l'état d'extrême indigence où elle se trouve réduite; et cet état, comme vous le verrez par l'affidavit, est le résultat de l'eau-de-vie fournie par un certain Glen Campbell, inspecteur des agences indiennes. Glen Campbell réside à Dauphin, Manitoba, paraît-il; il est beau-frère de John Archie McDonald, ancien représentant de Qu'Appelle-nord à l'assemblée législative, qui a récemment remis son mandat électif, alors qu'on allait saisir les tribunaux d'accusations de corruption se rattachant à son élection.

Dans l'espoir que vous réussirez dans vos nobles efforts en vue d'obtenir quelque secours pour cette infortunée famille.

Je demeure,
Votre obéissant serviteur,
Wm. Penny,
Juge de paix, province de Saskatchewan.

Annexé à cette lettre est l'affidavit de M. Poitras. Je le répète, j'omets les détails de cette déclaration sous serment; je me borne à passer le document au ministre de l'Intérieur, afin qu'il comprenne bien tout ce qu'il y a de répréhensible dans la conduite tenue en cette circonstance par M. Campbell. Le hasard voulut qu'un jour ce métis entrât dans une buvette, chose qui arrive à tout le monde...

Des VOIX: Non pas.

M. NEELY: Comme la chose arrive à certaines personnes, ce métis, un jour de janvier, entra dans une buvette et c'est là qu'il rencontra M. John Archie McDonald, et un peu plus tard M. Glen Campbell. L'affidavit porte que M. Glen Campbell le pressa vivement de boire de l'eau-de-vie, et il lui paya à boire si souvent que le pauvre homme s'enivra. L'individu en question sortit de la buvette et alla se coucher en pleine prairie, et cela au mois de janvier. Il suffit de connaître la sévérité du climat en janvier pour saisir toute la signification de ce fait. Aussi, lorsqu'on le trouva dans la matinée, il avait un pied entièrement gelé, et il demeurera probablement infirme pour la vie, par suite de cet accident, et comme il était le soutien de sa famille, celle-ci se trouve réduite à l'extrême indigence. Je vous le demande, monsieur l'Orateur, et je le demande à cette Chambre, au premier ministre et à ses collègues: à leurs yeux, est-il permis de laisser sans châtiment pareille conduite de la part d'un fonctionnaire de l'Etat? J'ai cité l'affaire Smythe. Il s'agissait d'une infraction d'ordre politi-

que, ce qui a sans doute porté le Gouvernement à envisager le fait d'un œil moins sévère. Or, ici, il s'agit d'un agent à qui l'on confie une fonction de haute responsabilité, celle de surintendant des agences indiennes.

Il a mission de veiller au bien-être des pupilles de ce pays, de les protéger contre certains vices dont ils deviennent, on le sait, trop facilement les victimes. L'individu dont il est question dans cette lettre du juge de paix et dont l'affidavit est annexé est un métis, je le répète, et on peut assimiler les métis à l'indien lui-même. Or, voilà qu'au comté de Qu'Appelle-Nord, au cours d'une campagne pour élection complémentaire en question, ce fonctionnaire de l'Etat passe son temps et nous aurons à solder la note en temps utile—au service du pays, à payer des consommations d'eau-de-vie à ce pauvre métis ignorant, trop faible pour résister à ces sollicitations, et, comme conséquence, voilà toute une famille réduite pour ainsi dire à la misère. Nous savons l'idéal élevé que le premier ministre se fait de l'administration publique; du moins savons-nous l'idéal élevé qu'il préconisait avant son avènement au pouvoir. Je signale ces deux faits, le dernier surtout, au Gouvernement et au premier ministre, à titre d'échantillons de la conduite tenue par nombre des fonctionnaires de l'Etat attachés au service extérieur, surtout au département de l'Intérieur, dans l'Ouest canadien, et qui jouent le rôle de partisans politiques. S'il faut que le service de l'Etat descende à ce dégré de déshonneur et d'avilissement par le fait des fonctionnaires touchant une forte rémunération, il importe que le pays le sache sans retard. Que le premier ministre, ou son collègue, le ministre de l'Intérieur, nous fasse une déclaration à cet égard; qu'il nous dise si, à son avis, l'intérêt public et le bien-être de la nation demandent la perpétuation de ce régime et pareil avilissement de l'une des unités de notre corps social.

Je me suis borné à citer deux exemples; mais j'aurais facilement pu signaler nombre d'autres fonctionnaires de l'Etat au service extérieur, nommés par le Gouvernement actuel et qui font aussi acte de partisans. Mais à quoi bon? La presse nous a édifiés sur les agissements du monsieur en question qui se permet de monter à la tribune populaire et de haranguer les électeurs au bénéfice des candidats politiques de l'Ouest. Non seulement les journaux nous éclairent sur sa conduite, mais nous avons sous les yeux la preuve irréfutable de cet affidavit touchant ses agissements dans la circonstance en question. Voilà un échantillon de la besogne que fait ce monsieur pour gagner ses $3,000 d'appointements et ses $1,400 ou $1,500 de rémunération supplémentaire, à titre de frais de route. C'est dans la caisse publique qu'on puise les deniers voulus pour rémunérer les services de ce monsieur; aussi faut-il demander compte au Gouvernement de la conduite de ses fonctionnaires, en dépensant ses deniers, non pas dans l'intérêt public, mais bien dans l'intérêt des partis politiques, soit dans l'arène provinciale, soit dans le champ de la politique fédérale.

L'hon. W. J. ROCHE (ministre de l'Intérieur): Hier, quand l'honorable député de Humboldt s'est levé, à l'appel des ordres du jour, et a donné avis de son intention d'exposer à la Chambre une affaire très urgente, nous nous attendions naturellement à entendre quelque chose de très important et intéressant même le bonheur du pays. Quand vous eûtes décidé, monsieur l'Orateur, que la question ne serait pas discutée avant de passer à l'examen des subsides, j'ai envoyé une note à l'honorable député de Humboldt pour lui demander s'il voulait avoir la courtoisie de me dire ce qu'il allait exposer à la Chambre avant la discussion des subsides. L'honorable député, malgré cette démarche, n'a pas cru devoir me traiter avec cette courtoisie et je me lève en ce moment pour répondre sans avoir eu préalablement la moindre indication de ce que l'honorable député a exposé à la Chambre.

M. NEELY: J'ai donné le nom de l'employé contre qui je me proposais de déposer une plainte.

M. ROCHE: C'était assurément très limité. L'honorable député n'a pas donné le nom de M. Smythe et il n'a rien dit des autres accusations qu'il a portées dans son discours d'aujourd'hui et si j'avais eu la possibilité de déposer quelques documents, ils auraient jeté un peu de jour sur le sujet. L'honorable député a dit que nous avions augmenté le personnel des inspecteurs de homesteads et que nous en avions fait des agents politiques. Pour moi, je suis content de dire que nous avons augmenté quelques-uns des employés et particulièrement les inspecteurs de homesteads dans l'ouest du Canada. Je désire aussi dire que ces employés ne sont pas assez nombreux pour faire face aux demandes urgentes des cultivateurs qui insistent pour que les inspections soient faites plus rapidement afin de leur permettre d'obtenir leur patente plus

vite que dans le passé. Il est vrai qu'il y a eu quelque diminution dans les entrées de homesteads, l'année dernière, mais l'honorable député ne dit pas qu'il y a eu aussi une très forte augmentation, se chiffrant par plusieurs milliers, des patentes émises durant cette période. Tandis que dans le passé, la pratique était de prendre les demandes aux différentes agences et sous-agences, au cours de l'an dernier, nous avons donné instruction aux inspecteurs de homesteads de visiter les cultivateurs des régions où il n'y a pas d'agences et de prendre leur demande dans leur ferme même, leur évitant ainsi une grande perte de temps et d'argent. A ce point de vue, les inspecteurs de homesteads ont été d'un très grand avantage pour la populatiotn de l'ouest du Canada.

L'honorable député dit que nous avons augmenté notre personnel. C'est vrai, parce que nous avons augmenté nos agences et sous-agences. L'honorable député sait très bien que la région de la Rivière-la-Paix et celle qui est au nord d'Edmonton se remplissent rapidement; qu'une nombreuse immigration s'est portée dans cette contrée de l'ouest et, de toute nécessité, pour nous tenir à la hauteur des exigences de cette nouvelle population, il nous a fallu avoir plus de bureaux et un personnel plus nombreux pour répondre aux besoins des colons. Si l'honorable député pouvait seulement voir une faible partie de la correspondance que je reçois tous les jours pour demander d'augmenter les agences et les sous-agences des terres, il ne nous blâmerait pas comme il l'a fait aujourd'hui pour avoir augmenté notre personnel afin de donner plus de commodités au public. L'honorable député a dit qu'un certain inspecteur nommé Arthur Smythe, de Humboldt, avait été convaincu d'être un partisan politique. Par qui a-t-il été convaincu? Il se peut—je n'en savais rien avant que l'honorable député ait porté cette question à l'attention de la Chambre—que cet agent ait été amené devant quelque tribunal de la Saskatchewan, durant la dernière campagne électorale provinciale, mais sur ce point, monsieur l'Orateur, il n'est pas le seul. Quiconque n'était pas très connu—surtout s'il venait du Manitoba—et qui pouvait être relié en quoi que ce fût avec l'affaire, était conduit devant les tribunaux avant qu'il ne sût ce qu'il faisait. Il y avait des mandats d'arrestation en blanc émis à la grosse dans toute la province de la Saskatchewan.

M. NEELY: L'honorable ministre peut-il le prouver?

M. ROCHE: Oui, dans la Saskatchewan, —je peux le prouver. M. Smythe fut arrêté parce qu'on supposait qu'il avait intimidé quelques-uns des habitants ou de ceux qui avaient eu des terres dans la région. Comme je le dis, c'est la première fois que j'entends porter cette accusation contre M. Smythe. Autant que je puis le croire, M. Smythe avait déjà son emploi avant que je ne dirigeasse le département. Je ne le connais pas personnellement, mais je n'ai reçu aucune plainte contre lui à propos de l'affaire que l'honorable député de Humboldt a porté à la connaissance de la Chambre. Il a mentionné le nom de M. Glen Campbell. Je sais parfaitement que M. Campbell était membre de la Chambre durant le dernier Parlement et je sais aussi qu'il a échangé avec l'honorable député de Humboldt ce que je pourrais appeler des fleurs de rhétorique un peu lourdes. Il est possible que quelques-unes aient laissé un germe envenimé dans le cœur de l'honorable député et c'est ainsi que M. Campbell, qui d'ordinaire est parfaitement en état de se défendre personnellement, se trouve l'objet d'une série d'accusations que je viens d'entendre aujourd'hui pour la première fois. M. Campbell, qui est un fonctionnaire très estimé, aurait, d'après l'honorable député, obtenu une forte somme d'argent du Gouvernement et les reçus, pour un certain montant, n'auraient pas été remis.

Je ne sais rien de tout cela. J'ai pensé que peut-être l'honorable député faisait une confusion dans les noms et qu'il voulait parler d'un fameux individu nommé R. E. A. Leech. C'est lui qui avait envoyé un compte de dépenses exagérées que l'auditeur général a refusé de lui payer. C'est ce personnage qui a été récompensé par un de mes prédécesseurs dans l'administration dernière, pour avoir commis ce délit de la petite ligne rouge et qui a été nommé au poste élevé d'inspecteur des agences des terres dans l'Ouest. Je ne suis pas informé que M. Campbell n'ait pas envoyé ses pièces comptables. S'il ne l'a pas fait, je présume que l'auditeur général n'a pas payé ses comptes. Dans tous les cas, la responsabilité en retombe sur le chien de garde du trésor, l'auditeur général, qui doit surveiller ces détails. Mon honorable ami déclare que M. Glen Campbell a paru sur une estrade publique dans une des circonscriptions au nord du Manitoba et a prononcé un discours politique, comme le prouve un journal dont il a donné lecture. Il peut avoir agi ainsi, je ne suis pas renseigné sur ce point, mais, assurément, l'honorable député n'a pas prouvé son assertion. Tout ce

qu'il a produit, c'est un avis d'une réunion publique à laquelle on annonçait que Glen Campbell prendrait la parole. C'est le genre de preuve qu'il a donné pour à peu près toutes ses autres accusations. Je ne crois pas que M. Campbell ait assisté à cette réunion.

M. NEELY: Je n'ai pas dit qu'il était sur l'estrade publique; j'ai dit qu'on avait annoncé qu'il y serait.

M. ROCHE: M. Campbell n'est pas responsable si on annonce qu'il assistera à quelque meeting et je sais personnellement qu'il n'est pas si désireux de paraître et de prendre la parole à un meeting pour que, depuis qu'il est devenu fonctionnaire du Gouvernement, il y prenne part. Je ne crois pas qu'il ait fait son apparition sur cette estrade publique et qu'il ait prononcé un discours.

L'honorable député trouve encore à redire parce qu'il a visité qu'Appelle, sous le prétexte que prochainement il doit y avoir une élection provinciale partielle, dans laquelle son beau-frère, M. McDonald, doit être candidat. Je ne sais pas si oui ou non M. McDonald a été choisi comme candidat.

M. NEELY: J'ai dit qu'il ne devait pas être candidat.

M. ROCHE: Alors la plainte est qu'il a paru avec son beau-frère et a voyagé dans cette circonscription et l'honorable député étant d'un caractère soupçonneux a immédiatement sauté a la conclusion que, parce qu'il doit y avoir un jour une élection dans cette circonscription, M. Campbell et son beau-frère, auquel il téait allé faire visite, devaient préparer quelque mauvais coup. Alors il expose M. Campbell à la haine du pays, en l'accusant au Parlement d'avoir sollicité des votes au nom d'un candidat qui, à ma connaissance, n'a pas encore été choisi par le parti conservateur.

L'autre accusation qu'il porte est très grave; elle atteint la moralité de M. Campbell. S'il est vrai que les métis ne sont pas, comme il le dit, les pupilles du gouvernement, et que la juridiction particulière de M. Campbell est d'exercer une surveillance sur les Indiens, pourtant c'est répréhensible pour tout le monde, et je suis sûr que l'honorable député de Humboldt déplore l'idée qu'il a eu de conduire un métis dans un hôtel et de lui payer même un seul verre. Mais si l'accusation portée par l'honorable député de Humboldt que M. Campbell ait fait cela est vraie, c'est une accusation très grave et certainement je la communiquerai à M. Campbell et je lui permettrai de se défendre. L'honorable député et ses amis de l'opposition nous ont fréquemment reproché de demander qu'on se dispense des services d'un employé libéral sans lui permettre de se défendre et je suis sûr qu'il ne trouvera pas extraordinaire si je fais la même chose dans le cas de M. Campbell. J'ai eu cet après-midi, pour la première fois, l'occasion d'entendre ces accusations. Je ne connaissais pas leur nature et par conséquent je n'ai pas les documents administratifs qui pourraient répondre à l'accusation portée contre M. Smythe. Mais je crois que de telles plaintes sont malvenues de la part de nos honorables adversaires avec le passé qu'ils ont eu relativement à leurs employés, quand ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre. Je n'ai pas besoin de sortir des limites de ma propre circonscription. Il n'y a pas eu une élection depuis 1896, quand je me suis présenté pour la première fois dans Marquette, sans que la circonscription ait été envahie par des hordes d'employés libéraux usant de toute leur pression en faveur des libéraux.

Je n'ai pas protesté dans le temps; j'acceptais la chose comme une des conditions de la lutte; je ne suis pas venu me plaindre devant le Parlement; mais aujourd'hui que l'on soupçonne M. Campbell—le tout se résume à des soupçons—de vouloir prendre part à une élection partielle qui doit avoir lieu dans la Saskatchewan, l'honorable député de Humboldt, avec une indignation vraie ou simulée, se livre à une charge à fond de train contre le Gouvernement au sujet de certaines accusations dont M. Campbell est peut-être innocent. Ces accusations, dans leur ensemble, sont puériles, sauf celle que l'on porte contre M. Campbell personnellement et qui est de nature à ternir sa réputation. Je porterai cette accusation à la connaissance de M. Campbell et je communiquerai sa réponse à mon honorable ami.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): La Chambre sera certainement aussi surprise que moi d'apprendre que l'honorable ministre de l'Intérieur a l'intention de transformer son département en une organisation politique.

M. ROCHE: Encore des soupçons.

M. OLIVER: L'honorable ministre prétend, que sous l'ancien Gouvernement, les départements n'étaient rien autre chose que des organisations politiques. Or, j'ai eu l'honneur d'être chargé de l'administration

d'un département pendant un certain nombre d'années et mon honorable ami n'ignore pas que j'avais donné des instructions formelles pour défendre à tous les fonctionnaires du département d'intervenir dans aucune élection, fédérale ou provinciale. Mon honorable ami peut prétendre que ces instructions n'ont pas été suivies, mais si, en sa qualité de membre du Parlement, il avait porté à la connaissance de la Chambre un incident comme celui qui lui a été signalé cet après-midi, je me serais trouvé dans l'obligation de destituer le fonctionnaire incriminé ou de me mettre dans une position impossible pour un ministre de la Couronne ou un membre du Parlement.

M. ROCHE: Est-ce ce que vous avez fait dans le cas de Philippe Wagner?

M. OLIVER: Aucune accusation n'a été portée contre Philippe Wagner, concernant sa conduite, pendant que j'étais ministre et c'est moi qui l'avais nommé.

M. ROCHE: Il avait été condamné à la prison avant votre entrée dans le cabinet.

M. OLIVER: En effet. J'ai nommé Philippe Wagner parce qu'il possédait les qualités requises pour remplir la position et il a fait son devoir. Personne n'a protesté contre cette nomination et personne ne s'est plaint de sa conduite, après sa nomination.

M. EDWARDS: Aviez-vous donné avis de votre intention de le nommer?

M. OLIVER: J'avais de bonnes et suffisantes raisons de le nommer et c'est aussi pour de bonnes et suffisantes raisons que j'ai maintenu la nomination. Aucune raison d'ordre public ne s'opposait à la nomination de Philippe Wagner. Tant que j'ai été ministre, le département n'a jamais accueilli une plainte d'une manière aussi cavalière que vient de le faire mon honorable ami. Il ne paraît pas se rendre compte de l'importance du département qu'il est chargé d'administrer et de l'effet considérable que l'administration de ce département peut avoir sur le progrès du pays en général.

La prospérité du Canada dépend en grande partie de la colonisation et de la bonne administration des prairies de l'Ouest et la colonisation des prairies de l'Ouest sera nécessairement retardée si les colons ne reçoivent pas justice. Quand nous voyons l'honorable ministre se lever dans cette Chambre et déclarer publiquement que les fonctionnaires de son département ont toute liberté d'user de l'autorité que leur confère leur position pour avancer les affaires du parti au pouvoir, nous devons nécessairement nous dire qu'il jette du discrédit sur le pays, qu'il terrorise les habitants et retarde la colonisation.

A ceux qui ne sont pas au courant des questions de colonisation dans les prairies de l'Ouest, je demande un moment d'attention pour leur faire un exposé fidèle de la situation. Un homme, avec sa femme et ses enfants, va s'établir sur une concession éloignée de tout chemin de fer. Il est dans des circonstances très pénibles et, bien souvent, il n'a d'autres ressources que le peu d'argent qu'il peut gagner de temps à autre. Tout son espoir est de parvenir à obtenir ses titres de propriété. Les lettres patentes sont tout pour lui; c'est pour lui une question de vie ou de mort et, pour obtenir ces lettres patentes, il est à la merci de l'inspecteur nommé par le ministre de l'Intérieur. Or, va-t-on autoriser cet inspecteur à accorder ou à refuser les lettres patentes selon que le colon appartient à un parti politique ou à un autre? Jamais proposition plus insolente n'a été faite devant ce Parlement; jamais un ministre de la couronne n'a osé prendre une pareille attitude.

Croit-on qu'une pareille conduite n'a pas eu le résultat qu'on en pouvait attendre? Les concessions gratuites de terres ont diminué de près de 10,000, en moins de deux ans—environ 10,000 de moins en 1913 qu'en 1911—et je vous prie de croire que l'administration du département des terres dans l'intérêt d'un parti politique est en grande partie responsable de ce ralentissement dans la colonisation.

M. BRADBURY: Comment cela?

M. OLIVER: Parce que les colons sont terrorisés par les fonctionnaires de mon honorable ami et que personne n'osera courir les risques que comporte l'installation d'une famille sur une concession, si la récompense de ses efforts doit être laissée au caprice d'un groupe de fonctionnaires transformés en politiciens. Quand un colon est entièrement à la merci d'un fonctionnaire et quand ce dernier assiste aux assemblées publiques et adresse la parole en faveur d'un des candidats, croit-on que le colon osera faire connaître son opinion? N'admettez-vous pas, monsieur l'Orateur, que lorsque les inspecteurs de concessions nommés par mon honorable ami deviennent eux-mêmes candidats, les colons vivent sous un régime de terreur, qui, loin d'encourager la colonisation, crée du mécontentement et retarde les progrès du pays?

Mon honorable ami désire-t-il que je lui rappelle les faits? Pendant la récente élection provinciale à la Rivière-de-la-Paix, l'inspecteur des concessions, M. Joseph Fletcher, monta sur le husting et prononça plusieurs discours en faveur du candidat conservateur. D'après ce que rapportent les journaux de la région, il aurait déclaré que le Gouvernement d'Ottawa avait besoin de l'appui du député provincial dans cette circonscription. Il est vrai que ce fonctionnaire a été nommé par l'ancien Gouvernement; je connais M. Fletcher et c'est moi-même qui l'ai nommé à cette position. Je suis informé que s'il a agi ainsi, c'est parce qu'il a été forcé de le faire pour ne pas perdre sa position. L'honorable ministre sait-il aussi qu'un autre inspecteur de concessions, M. Ambroise Grey, était candidat dans la circonscription de la Rivière-du-Castor, lors des dernières élections dans Alberta? Il est vrai qu'il a été défait.

M. CARVELL: A-t-il perdu sa place?

M. OLIVER: Non; mes renseignements sont qu'il avait donné sa démission pour poser sa candidature, mais il a été réinstallé depuis. Quelque temps avant l'ouverture de la présente session, j'ai eu l'occasion de visiter cette partie du pays et j'ai rencontré mon ami, M. Ambroise Grey, accompagné d'un autre fonctionnaire, M. F. Fane, d'un avocat du nom de Mackie et d'un monsieur Hoyle. Ils parcouraient la circonscription en automobile—sans doute aux frais de l'Etat—à la recherche d'irrégularités pour faire invalider l'élection du candidat heureux. Voyez, monsieur l'Orateur, dans quelle position se trouvent les colons de cette région qui ont peut-être voté contre M. Ambroise Grey. Ce dernier est aujourd'hui inspecteur de concessions et il sait quels sont ceux qui ont voté contre lui. Ces colons peuvent-ils espérer obtenir justice, lorsqu'ils s'adresseront à M. Grey pour obtenir leurs lettres patentes? Je ne suis pas éloigné de croire que ces colons sont persuadés qu'ils n'ont rien à attendre et c'est pourquoi je dis que la colonisation est retardée.

Mon honorable ami a eu l'obligeance de rappeler certains incidents survenus pendant les élections de la Saskatchewan. Je me trouvais dans cette province au moment des élections auxquelles j'ai pris une certaine part. Dans la ville d'Outlook, j'ai appris d'une source digne de foi qu'un nommé Walker avait été nommé inspecteur de concessions en remplacement d'un autre qui avait été destitué et que M. Walker avait accepté la position avec l'entente qu'il toucherait les appointements et agirait comme organisateur du candidat conservateur pendant la campagne électorale. Il a, de fait, agi comme organisateur et je suis informé qu'il a adressé la parole aux électeurs dans la même salle où j'ai été moi-même invité à parler, quelques jours plus tard. Il avait prêté au candidat conservateur la voiture et les chevaux que le Gouvernement met à la disposition de ses inspecteurs. On m'a rapporté qu'un jour les chevaux avaient pris peur et avaient brisé la voiture.

Un DEPUTE: Qui a payé les dommages?

M. OLIVER: Je suppose que c'est le Gouvernement. L'honorable ministre dit que pendant les élections de la Saskatchewan plusieurs arrestations ont été faites. Qu'y a-t-il de répréhensible dans le fait que le nommé Smythe ait été arrêté sous l'accusation d'avoir pratiqué l'intimidation.

M. ROCHE: Je n'ai aucune preuve qu'il ait commis les actes qu'on lui reproche.

M. OLIVER: L'affaire a été portée devant les tribunaux; le magistrat a déclaré Smythe coupable et l'inculpé n'en a pas appelé de la sentence. Mon honorable ami a jugé à propos d'ajouter que quelques-uns qui ont été arrêtés dans la Saskatchewan venaient du Manitoba.

M. CARVELL: Smythe est-il encore inspecteur de concessions?

M. OLIVER: Oui. Tous ceux qui furent mis en état d'arrestation, en Saskatchewan, pour répondre à l'accusation qui avait motivé cette procédure, subirent leur procès et furent ou punis ou mis en liberté, suivant la décision du tribunal. Je ferai observer, à ce propos, que les choses ne se passent pas ainsi, au Manitoba; dans cette province, on met en état d'arrestation des personnes contre lesquelles un mandat d'arrêt n'a été émis; qu'on retient ces persones en prison sans leur faire de procès et on les remet en liberté, l'élection finie. La différence est encore plus accentuée, en ce sens que le premier ministre de cette province se sert des tréteaux publics pour annoncer ouvertement qu'il va permettre qu'on ait recours à ces moyens.

Une VOIX: Que dites-vous du ministre des Travaux publics?

M. OLIVER: Le ministre des Travaux publics ne peut exercer d'autorité dans un cas de cette nature particulière. Le pre-

mier ministre du Manitoba a déclaré publiquement, chaque fois qu'il a eu l'occasion de prononcer un discours, que les individus qui prendraient part à cette élection seraient arrêtés. On mit ces personnes en état d'arrestation, alors qu'aucun mandat pour ce faire n'avait été émis; on les retient captives sans la moindre formalité de procès et l'on en fut réduit à leur rendre la liberté, sans qu'on eût pu trouver la moindre accusation qu'on aurait pu porter contre eux. J'espère que l'honorable ministre comprendra que l'administration de son département revêt une importance plus grande que celle qu'il a cru opportun de désigner ici, dans le but unique de faire bonne figure. Je crois qu'il comprendra que de la façon juste et équitable et, par suite, fructueuse de son administration dépend, dans une large mesure, le bien-être et la prospérité du pays. Si l'honorable ministre a jugé qu'il convient d'administrer ce département de la façon qu'il a laissé quelque peu supposer, en des termes qui relevaient plutôt de l'humour que d'une conviction arrêtée et, si c'est bien là son intention, je dis qu'il a fait, contre la bonne foi et le véritable patriotisme du Gouvernement dont il fait partie, un réquisitoire beaucoup plus violent que ne peut l'être celui qu'aucun autre membre de cette Chambre s'est jamais permis de faire.

L'hon. ROBERT ROGERS (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, je ne puis passer, sans les relever, les assertions que vient de faire l'honorable représentant d'Edmonton (M. Oliver). A seule fin de répondre à mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Roche), l'honorable député a voulu rappeler certaines arrestations opérées dans la province de la Saskatchewan, au cours de l'élection partielle qui s'est tenue dans cette partie du pays, il y a deux ans déjà. Je tiens à dire à l'honorable député d'Edmonton que, bien qu'on eût mis en état d'arrestation un grand nombre de personnes, il devint impossible de porter une accusation formelle contre aucun de ceux qui furent arrêtés, conformément à la loi de notre pays comme à celle observée dans aucune des colonies britanniques du monde entier, sans mentionner les statuts en vigueur en Angleterre même. Prenons le cas de ce nommé Smythe qui fut mis en état d'arrestation. L'accusation à laquelle il dut répondre devant un magistrat ne fut pas celle qui avait motivé son arrestation. Plusieurs autres inspecteurs de homesteads subirent le même traitement; on les priva de leur liberté, sans qu'on eût même demandé l'émission d'un mandat pour le faire; on se basait en grande partie sur le contexte d'un télégramme envoyé par un détective chargé de faire observer la loi relative à la vente des liqueurs spiritueuses dans la ville de Régina.

M. OLIVER: L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de donner les noms des autres personnes mises en état d'arrestation?

M. ROGERS: Je serai heureux de fournir ce renseignement à l'honorable député. Je n'ai pas ces données sous la main. Cependant, je donnerai le nom d'un de ceux qui ont été mis en état d'arrestation, c'est celui de M. Shields.

M. OLIVER: Remplissait-il la fonction d'inspecteur de homesteads?

M. ROGERS: Oui. On l'arrêta à quelque distance de la frontière à partir de Régina; on lui mit les menottes aux poignets et on le fit parader dans le train à partir de cet endroit jusqu'à Régina où on le jeta en prison. On demanda sa libération sous caution, ce qui fut refusé. La cause fut portée devant un des juges de la haute cour qui fit des commentaires sur la conduite de ceux qui étaient chargés de la poursuite, et qui exprima l'espoir de pouvoir constater que la population de la Saskatchewan n'était pas disposée à se soumettre aux méthodes suivies en Russie. Il prit donc sur lui de remettre M. Shields en liberté, en ajoutant que, si les autorités de la prison ne se conformaient pas à l'ordre qu'il donnait, il se rendrait lui-même, en compagnie de M. Johnston, à la prison pour voir à ce que M. Shields fût remis en liberté et sortît de la cellule où l'avaient enfermé les fonctionnaires du gouvernement libéral de cette province. On laissa partir M. Shields, mais, l'instant d'après, on le mettait de nouveau en état d'arrestation et on l'enfermait en prison. Le même magistrat ordonna immédiatement qu'on relâchât M. Shields et celui-ci se rendit chez lui. Il revint pour subir son procès au temps fixé, mais aucune accusation ne fut portée contre lui; on lui dit de s'en aller, vu qu'on n'avait rien à lui reprocher au point de vue de la loi. Le même fait se reproduisit dans les autres causes qui se reliaient à cette élection. On en comptait plusieurs.

M. OLIVER: Combien?

M. ROGERS: La seule cause qui motiva l'imposition d'une amende par un juge de

paix fut celle instituée contre un nommé Smythe, inspecteur de homestead; la décision reposait sur une accusation qui différait entièrement de celle sous laquelle on l'avait arrêté.

M. NEELY: Pourquoi l'a-t-on condamné?

M. ROGERS: L'accusation portée contre lui et qui motiva la sentence était triviale de sa nature. Je ne me rappelle pas la nature de cette poursuite. Il y a déjà un an que j'ai lu les détails de cette affaire et ma mémoire ne m'indique pas toutes ces données; cependant, je puis promettre à mes honorables amis de la gauche qu'avant qu'on prenne le vote sur cette question je fournirai un historique des arrestations opérées dans cette province particulière, et je suis certain que tous les faits qui seront alors exposés éclaireront le jugement non préjugé des membres de l'opposition et celui de toute la population de ce pays.

L'honorable député d'Edmonton a protesté, avec une indignation vertueuse, contre l'administration du ministère de l'Intérieur et contre l'attitude des fonctionnaires qui prennent part aux élections dans les provinces de l'ouest du Canada. Je puis avouer en toute sincérité qu'il existe et qu'il a toujours existé un état de choses apparemment toléré et qui voulait que les fonctionnaires prissent une certaine part aux élections qui se faisaient dans ces provinces. Dans tout le Canada, on ne peut probablement pas trouver quelqu'un qui soit plus que ne l'est l'honorable député d'Edmonton responsable de cet état de choses.

Un certain nombre des membres de cette Chambre, spécialement l'honorable chef de la gauche (sir Wilfrid Laurier), se rappelleront qu'en 1896 on a déposé, à la Chambre des communes, une résolution que la Chambre fut unanime à voter, avec l'entente parfaite que les fonctionnaires de l'Etat ne devaient pas prendre part aux élections. Je crois que voici le principe énoncé alors par mon très honorable ami. Je cite du volume 1er des Débats de 1896:

> Que, bien qu'il soit désirable que chacun des fonctionnaires à l'emploi du gouvernement du Canada jouisse d'un liberté complète quant aux opinions politiques et à l'exercice complet de son droit d'électeur d'après cette loi, nul fonctionnaire ne prendra pas ou n'aura pas la permission de prendre part à un travail quelconque de partisan à l'élection d'un député à la législature provinciale ou au Parlement fédéral.

Si je comprends bien, les deux côtés de la Chambre approuvèrent ce projet de résolution. Je ne sais pas si on a appliqué rigoureusement cette résolution, mais je suis certain que, lorsqu'on fit les élections provinciales, en Saskatchewan, lors de la fondation de cette province, en 1905, l'honorable député d'Edmonton qui fait preuve, aujourd'hui, d'une indignation vertueuse, en condamnant la part prise aux campagnes électorales dans les provinces par les fonctionnaires d'un département quelconque de l'Etat, se serait, s'il faut en croire les journaux, non seulement rendu dans la Saskatchewan pour prendre part à cette lutte, mais il aurait, en outre, accordé une entrevue que les journaux de cette province auraient publiée alors. Qu'a-t-il dit? Je vous demande, monsieur l'Orateur, de comparer les paroles qu'il prononçait alors, dans la province de la Saskatchewan, lorsqu'il prenait part à la première campagne électorale de 1905, au discours qu'il a fait, en cette Chambre, cet après-midi. Si je comprends bien, il parle des fonctionnaires du ministère de l'Intérieur et il s'occupe de cette résolution adoptée par toute la députation. Voici cette entrevue, en partie; mon honorable ami y parle des inspecteurs de homesteads et d'autres fonctionnaires:

> Ils peuvent prononcer des discours; en conséquence, ils ont le droit d'exprimer leurs opinions. Il leur est loisible de faire connaître leurs sentiments aux propriétaires de homesteads et à ceux qui sont leur directeur; ils ont le droit de paraître sur les trétaux publics et d'y remplir les fonctions de présidents et d'officiers des organisations libérales.

M. OLIVER: Puis-je demander à mon honorable ami où il trouve cette entrevue?

M. ROGERS: L'honorable député trouvera cette entrevue dans les journaux publiés alors dans la Saskatchewan.

M. OLIVER: Quel est le nom du jonrnal qui a publié cette entrevue?

M. ROGERS: J'essaierai de fournir une copie de ce journal à l'honorable député. Quant à moi, je l'ai simplement copiée du journal en question, il y a quelque temps déjà.

M. OLIVER: Avant que mon honorable ami aille plus loin, je tiens à dire qu'une assertion de la nature de celle qu'on m'attribue est absolument fausse et que je n'ai pas parlé dans le sens qu'on attribue à mes discours.

M. ROGERS: Je serai heureux de fournir une copie du journal qui rapporte ces paroles et alors mon honorable ami pourra savoir ce qui en est réellement. L'honorable député parle de la responsabilité qui incombe à un fonctionnaire du département

et spécialement à un ministre qui, lui, est responsable de l'administration d'un département. Si mon honorable ami ne veut pas accepter l'assertion qui se rattache à cettre entrevue dont j'ai parlé, il se contentera probablement d'un dossier officiel du département, dossier où l'on voit le ministre de l'Intérieur se départir de tous les droits et de tous les pouvoirs qui se rapportent à la façon dont doivent se faire les nominations aux emplois publics, dans les provinces de l'ouest du Canada. L'honorable ministre de l'Intérieur a mentionné, ici, aujourd'hui, le nom d'un certain M. R. E. A. Leech, un homme dont la réputation s'étend dans les différentes parties du Canada, à cause surtout des services qu'il a pu rendre aux honorables membres de la gauche et aussi à cause de la compensation généreuse qu'il a reçue à différents titres, du Trésor public, pour les services ainsi rendus.

C'était l'organisateur des forces libérales au Manitoba, aux jours fameux de la mince ligne rouge, grâce à laquelle des milliers d'excellents citoyens de cette province ne purent exercer leur droit de voter. Comment le gouvernement libéral s'y prit-il dans le temps pour récompenser les services de cet homme? C'est ce que je vais faire voir en me fondant sur une note de mon honorable ami d'Edmonton, datée d'Ottawa, le 23 mars 1906:

Note.

M. R. E. A. Leech,—Dans le but de rendre plus effectifs les services du personnel des bureaux et du dehors dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise, vous êtes par la présente autorisé à suspendre pour cause et pour le temps que vous jugerez à propos, tout agent des terres fédérales, commis, inspecteurs de homesteads, sous-agent ou autre employé du service des terres du ministère de l'Intérieur. Vous ferez immédiatement rapport au bureau principal de toute suspension ainsi ordonnée, donnant les détails les plus complets sur les raisons qui la motivent, après quoi le ministère s'occupera du cas.

(Signé) Frank Oliver.

Telles étaient les circonstances, et les employés se trouvant sous la direction d'un homme tel que M. R. E. A. Leech, doit-on s'étonner que le personnel du ministère de l'Intérieur ait contracté l'habitude, dans les provinces de l'Ouest, de prendre part aux campagnes électorales? Cette habitude est, je l'avoue, devenue très répandue. Ainsi que l'a dit mon honorable collègue de l'Intérieur, on ne pouvait, avant l'avènement du Gouvernement actuel, aller nulle part sans s'y heurter à une légion d'employés libéraux s'immisçant aux affaires politiques et dirigeant les campagnes dans l'intérêt du parti libéral.

[M. Rogers.]

Je n'ai pas entendu l'honorable député de Humboldt (M. Neely) formuler ses accusations, parce que je n'étais pas ici au moment où il avait la parole. Tout ce que je puis dire de M. Campbell, c'est qu'il fut quelque temps membre de cette Chambre. On me dit que c'est un excellent fonctionnaire. Je serais fort surpris et regretterais profondément qu'il se fût rendu coupable de ce dont l'honorable député l'accuse. Ce que j'espère et que je puis promettre aux membres de la gauche, c'est qu'aux élections qui auront lieu désormais dans l'Ouest, les fonctionnaires de l'Etat, de quelque ministère qu'ils relèvent, useront à leur égard de procédés irréprochables, c'est-à-dire qu'ils les traiteront beaucoup mieux qu'on ne nous traita quand nous eûmes à prendre part à des campagnes électorales dans cette partie du pays.

LE DROIT SUR LA SCORIE DE HAUT FOURNEAU.

L'hon. M. Foster propose à la Chambre de se former en comité des subsides:

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland): Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur d'inviter la Chambre à porter son attention sur un sujet d'une suprême importance pour tout le monde, et plus particulièrement pour la population des provinces de l'Est. Avant de reprendre mon siège, je ferai la motion dont j'ai donné avis à mon honorable ami, le ministre des Douanes.

L'an dernier, je me prévalais de mon privilège de député pour signaler à l'attention de la Chambre et du pays la tendance qu'accusent les lois canadiennes; je ferai observer que certaines lois ont pour unique objet d'autoriser le Gouverneur en conseil à légiférer à l'égard des matières qu'elles embrassent. Je faisais voir que le bill relatif à la défense navale, les bills concernant les grandes routes, les embranchements de chemins de fer et l'agriculture étaient autant de projets de loi tendant à autoriser le Gouverneur en conseil à légiférer à l'égard de choses qui doivent relever directement du peuple par l'entremise de ses représentants; et j'ajoutais que le bill relatif à la construction et à l'acquisition de voies ferrées tendait à autoriser le ministre des Chemins de fer—et non pas seulement le Gouverneur en conseil—à faire ce qui doit être accompli par le Parlement du Canada et sous sa surveillance.

Je crois avoir signalé quelques-uns des dangers qu'il y a à légiférer par décret du conseil, faisant observer que le Gouvernement actuel nous ramenait par là à la si-

tuation où se trouvait le Canada à l'époque où il n'était que simple colonie relevant de la couronne, d'un Gouverneur en conseil, dont l'autorité en matière législative se substituait dans une large mesure à celle des représentants du peuple. Je croyais alors et je suis persuadé qu'une telle manière de légiférer est contraire à l'intérêt bien entendu du pays; mais on a tout récemment adopté au Canada une manière de légiférer beaucoup plus dangereuse et préjudiciable à l'intérêt public que n'est le décret du conseil. Je veux parler des ordonnances du conseil des douanes qui, dans le domaine législatif, sont beaucoup plus dangereuses en ce qu'elles ouvrent le champ à des méthodes secrètes, subtiles et subreptices. Ces ordonnances portent sur des objets qui devraient relever du Parlement, être discutés publiquement et portés à la connaissance de tout le monde. C'est ce que je vais prouver par un cas que l'on a pu constater ces jours derniers.

A certaine question par moi faite, le ministre des Douanes a répondu que le conseil n'avait pas rendu de décret visant l'importation de la scorie au Canada, mais que le conseil des douanes avait, en septembre dernier, rendu une ordonnance imposant, ou ayant l'effet d'imposer un droit sur ce qu'on appelle la scorie de four basique. Il n'est pas utile de donner lecture de la question et de la réponse. Le ministre donna des explications sur l'ordonnance du conseil des douanes et, pour éclairer davantage les membres de la Chambre, me fit tenir une note ainsi conçue:

Séance du conseil des douanes tenue à Ottawa le 9 septembre 1913.
Question du droit sur la scorie de haut fourneau, moulue.
Déclarée passible d'un droit en vertu de l'article 663 du tarif, mis en vigueur depuis le 9 novembre 1913.

John McDougald,
Président.

M. CARROLL : Cette scorie de haut fourneau est-elle la matière première, c'est-à-dire le produit brut de l'aciérie?

M. EMMERSON : C'est une matière brute et moulue. Je m'expliquerai là-dessus un peu plus loin. Cette ordonnance du conseil des douanes était accompagnée de la note que voici—ou du moins qui me fut transmise après que j'eus reçu copie de l'ordonnance. Celle-ci semble émaner de la vieille routine du conseil des douanes; rien n'indique que quelqu'un en ait d'abord pris l'initiative. Personne ne l'ayant demandée, il semble qu'elle soit tombée comme cela du haut du ciel.

M. BRODER : L'honorable député trouve-t-il à redire à ce qui nous vient du ciel?

M. EMMERSON : Je m'empresserais de féliciter mon honorable ami si je pouvais penser qu'il vient de là.

M. FOSTER : Il s'y en va.

M. CARVELL : Oui, au Sénat.

M. EMMERSON: Nous y comptons bien; mais s'il continue de fréquenter le même monde qu'à présent, je ne sais pas trop où il finira par aller. La note en question, en date du 6 février 1914, est ainsi conçue:

La question du droit sur la scorie de haut fourneau, moulue, fut portée devant le conseil des douanes, à sa séance du 9 septembre 1913, en conformité de l'article 58 de la loi des douanes, sur la demande du gérant de la Cross Fertilizers Company, qui déclare que cette compagnie a placé $140,000 dans la fabrication à Sydney (N.-E.), de la scorie moulue de haut fourneau, et qu'elle a, en 1912, fabriqué 16,000 tonnes de cet article.

Respectueusement soumis,
John McDougald,
Commissaires des douanes.

Je n'entends ni analyser ni discuter cette note. Il y est dit que le conseil des douanes s'est fondé sur l'atricle 58 de la loi des douanes pour légiférer à l'égard de la scorie de haut fourneau moulue. A venir jusqu'au 9 novembre dernier, le tarif de 1907 plaçait cette scorie au nombre des articles admis en franchise au Canada.

M. A. K. MACLEAN: Quel est le numéro de l'article du tarif?

M. EMMERSON: 372. L'ordonnance du 9 septembre assujettit cet article aux droits prescrits par l'article 663 du tarif, qui est ainsi conçu:

Engrais composé ou fabriqué, n.a.p., 5 p. 100 sous le tarif de faveur pour la Grande-Bretagne; 7½ p. 100 sous le tarif intermédiaire, et 10 p. 100 sous le tarif général.

Je prie les membres de la Chambre de lire avec moi l'article 58 de la loi des douanes, sur lequel on a fondé l'ordonnance en question:

Chaque fois qu'il s'élève une contestation ou un doute sur l'exigibilité ou la quotité d'un droit sur une certaine classe de marchandises, et que cette question n'a pas été décidée par un tribunal compétent dont la décision fasse autorité au Canada, le conseil des douanes peut déclarer quel est le droit payable sur la classe de marchandises en question, ou statuer que ces marchandises sont exemptes de droits, sauf, dans chaque cas, appel au Gouverneur en conseil par tout intéressé; et toute décision du conseil des douanes, lorsqu'elle a été approuvée par le ministre, ou tout arrêté en conseil rendu sur un appel et contenant cette décision, et établissant le droit le cette décision avait la sanction d'une disposition cas échéant, a même force et vigueur que si législative.

Par cette disposition de la loi, le conseil des douanes se trouve autorisé, en certains cas, à modifier et réglementer certains articles du tarif. Je prétends que l'ordonnance de septembre dernier n'est pas conforme à la loi.

Aux termes de la loi, toute déclaration ainsi faite par la commission des douanes ne s'applique et n'a d'effet que lorsqu'elle est approuvée par le ministre; il doit donc ressortir clairement d'un simple examen du décret qu'il y avait des doutes ou des divergences d'opinions sur l'objet du décret qui, une fois rendu, doit recevoir l'approbation du ministre qui peut, seul, rendre valide cette partie du décret. Par conséquent, le décret lui-même est, à mon avis, illégal et inconvenant. J'avoue que le décret a trait à la scorie de four basique, moulue, tandis que l'article 372 du tarif mentionne la scorie de haut fourneau.

M. MURPHY: Le décret mentionne-t-il le numéro de cet article.

M. EMMERSON: Non, il ne parle aucunement de l'article 372; il dit simplement "le droit sur la scorie de four basique, moulue". Aux termes de l'article 372, la scorie de haut fourneau s'importe en franchise au Canada depuis nombre d'années.

On remarquera que l'article 372 ne dit pas que la scorie de haut fourneau n'entre en franchise que lorsqu'elle n'est pas moulue, il ne mentionne aucunement qu'elle est moulue ou non.

Je ne puis qu'en conclure qu'on fait une différence entre la scorie de haut fourneau et la scorie de four basique, moulue. Je soutiens en premier lieu que la commission des douanes n'était pas autorisée à s'occuper de cette question, qu'elle n'a pas obéi à la loi, qu'elle n'en a pas observé les prescriptions et conditions. Personne n'ignore, et il est reconnu que, lorsque la loi établit un tribunal, les conditions fixées par la loi doivent être vigoureusement observées pour que le tribunal ait juridiction. Un tribunal créé par une loi n'a juridiction et n'exerce son autorité quelconque que lorsque les prescriptions de la loi sont strictement suivies et vigoureusement observées. Le seul examen des procédures doit prouver qu'il en a été ainsi. Dans le présent cas, rien ne le prouve; il ne paraît pas que le tribunal eût juridiction, et je soutiens qu'aux termes de ce décret tout droit perçu par les douanes canadiennes sur la scorie de haut fourneau importée au Canada est perçu injustement et sans l'autorisation de la loi, et que ce prélèvement n'est pas ratifié par l'acte même de la commission.

[M. Emmerson.]

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (n° 51), déposé par M. Fripp, concernant la compagnie Bronson.

Le 2e (n° 52), déposé par M. W. H. Bennett, concernant la compagnie du chemin de fer central du Canada.

Le 3e (n° 53), déposé par M. Macdonell, concernant la compagnie canadienne d'assurances Empire Life.

Le 4e (n° 54), déposé par M. Blain, concernant la compagnie de force motrice Niagara-Welland.

Le 5e (n° 55), déposé par M. Fripp, concernant The Quinze et Blanche Railway Company.

LE DROIT SUR LA SCORIE DE HAUT FOURNEAU.

M. EMMERSON: Avant la suspension de la séance, j'ai parlé de l'objet de ce décret de la commission des douanes, de son extrême injustice et du secret dont on l'a entouré. Pendant nombre d'années les cultivateurs s'étaient servis de la scorie et d'autres ingrédients sous forme d'engrais. La scorie est importée et se mêle aux nitrates et à la potasse.

J'imagine que le phosphate qu'elle renferme offre certaines propriétés des engrais. Le cultivateur mêle ces ingrédients sur l'aire de sa grange et utilise le mélange comme engrais. L'ordonnance de la commission a produit un effet très sensible et causé beaucoup d'étonnement. Elle n'avait pas fait le sujet d'une discussion sur le tarif en cette enceinte ni l'objet d'une demande de la part de quelque association. On n'en avait pas entendu parler lorsque tout à coup le bruit se répandit qu'on avait frappé cet article d'un droit de 10 p. 100 aux termes du tarif général, et d'un droit de 5 pour 100 aux termes du tarif de faveur. La scorie est un produit secondaire de la fabrication de l'acier. C'est une sorte de cendre qui peut être utilisée sous la forme sous laquelle elle sort de l'usine comme engrais pour les gazons, mais moins efficacement que lorsqu'elle est broyée par le cultivateur. Broyée, elle donne de meil-

leurs résultats, car elle parvient mieux aux racines des herbes ou des grains, selon le cas.

M. J. A. SEXSMITH (Peterborough-est): Cette scorie de haut fourneau augmente-t-elle la fertilité du sol?

M. EMMERSON: Elle sert aux plantes-racines sous la forme du mélange que les compagnies d'engrais chimiques composent avec de la scorie, des nitrates et de la potasse. A l'état actuel, c'est-à-dire comme déchet de l'usine, elle engraisse les gazons, on le prétend du moins, et les cultivateurs l'ont employée à cette fin, surtout dans l'Est. Je puis dire que les propriétaires de vergers de la Nouvelle-Ecosse, dans la vallée d'Annapolis, s'en servent aussi. J'aurai un peu plus tard l'occasion de dire ce que fait ce groupe. Je crois qu'un arboriculteur fruitier de la Nouvelle-Ecosse s'est présenté à la dernière session devant le comité d'agriculture de cette Chambre et qu'il a rendu témoignage au sujet de l'importation des scories pour les propriétaires de vergers de sa province.

M. SEXSMITH: Je ne crois pas que l'honorable député ait saisi le sens de ma question. La scorie augmente-t-elle la fertilité du sol, ou est-ce son action chimique sur le sol qui lui donne du prix?

M. EMMERSON: Les connaissances spéciales que je possède ne me permettent pas de le dire. Je sais qu'on l'emploie pour nourrir les plantes.

M. SEXSMITH: Je crois difficilement qu'elle puisse nourrir les plantes. On s'en sert à cause de son action chimique.

M. EMMERSON: En tous cas, je puis dire à mon honorable ami que les cultivateurs la répandent dans les pâturages, et j'imagine qu'ils le font parce qu'elle aide à la croissance de leurs moissons. Le scorie sert aussi à la fabrication des blocs de pavage et on l'importait en franchise au Canada aux termes de l'article 372 du tarif. L'ordonnance de la commission des douanes l'a fait passer de l'article 372 à l'article 663 "engrais composés ou manufacturés" et l'a frappé d'un droit. On peut se demander, et j'imagine que la commission du tarif y a pensé, si c'est là un engrais manufacturé.

M. SEXSMITH: Ce n'est pas un engrais.

M. EMMERSON: La commission des douanes a considéré la scorie comme un engrais.

M. SEXSMITH: Je comprends qu'elle aide seulement au cultivateur à creuser le sol; ce n'est point un engrais.

M. EMMERSON: Dans ce cas, au dire de l'honorable député, la conduite de la commission des douanes, qui l'a frappée d'un droit aux termes de l'article 663 qui a trait aux engrais composés ou manufacturés, est absolument injustifiable. J'étais sur le point d'examiner si le seul fait d'écraser ou de broyer la scorie en fait un article manufacturé. C'est une question qui peut donner lieu à une divergence d'opinion. Selon moi, cela n'en ferait pas un article manufacturé pas plus que le sassage des cendres qu'on répand sur le sol, le simple sassage ou broyage d'une substance n'en altère pas les parties constituantes. Le broyage de la scorie a pour objet de permettre au cultivateur de la répandre plus aisément sur sa terre et d'en obtenir de meilleurs résultats.

Je prétends d'abord que tout ce qu'on a tenté de faire a été illégal, et en deuxième lieu qu'il n'y avait pas de raison de ranger cette substance sous l'article 663.

Mais les cultivateurs de l'Est, les cultivateurs fruitiers de la vallée d'Annapolis, les agriculteurs du comté de Westmoreland, qui se sont servis pendant des années de cette substance sans acquitter aucun droit, ont été étonnés d'apprendre qu'elle était imposable. Ils ne l'ont appris qu'en novembre, et j'ai des preuves de la manière dont les choses se sont passées.

Voici que cet article est frappé d'un droit de 10 p. 100. On le faisait ordinairement venir à Halifax ou à Saint-Jean au prix de $11.50 la tonne. La scorie apportée de Sydney ne pouvait s'obtenir que pour $11.50 la tonne, c'est-à-dire à un prix égal à celui de l'article importé, livré dans un port de mer. Lorsque vous demandiez aux gens de Sydney le prix de la scorie, ils répondaient $11.50 la tonne, livrée à Halifax ou à Saint-Jean, plus le coût du transport jusqu'à destination. Aux cultivateurs d'Antigonish qui voulaient acheter de la scorie à Sydney, on demandait $11.50 la tonne livrée à Halifax, parce que c'était le coût de l'article importé, plus les frais de transport entre Halifax et Antigonish. On demandait $11.50 pour l'article livré à Halifax afin de faire face à la concurrence étrangère; de plus, il y avait les frais de transport d'Halifax ou Saint-Jean jusqu'à l'endroit où l'on devait se servir de l'article.

Les cultivateurs avaient à faire face à cette situation. Au même moment, et il est étrange que ces événements aient concordé,

le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) augmentait d'abord de 40 cents la tonne le tarif de l'Intercolonial pour le transport de Saint-Jean à Sackville, dans le comté de Westmoreland. Le cultivateur dut supporter le fardeau de ce tarif pendant qu'un autre département du gouvernement exigeait de lui 40 cents par tonne pour le transport du même article. Le mode employé est simple, seulement en serrant l'écrou on extorque à la classe agricole une somme plus forte. Je m'étonne de la facilité avec laquelle ou réussit.

Les cultivateurs de l'Ouest ont tenté d'obtenir le dégrèvement du blé.

Ces cultivateurs ont envoyé à Ottawa de nombreuses délégations; ils ont envoyé des délégués d'associations agricoles importantes, qui sont venus ici pour demander au Gouvernement, au nom de milliers et de milliers de cultivateurs, d'enlever les droits sur le blé. Le Gouvernement ne voulut pas les écouter, mais voici qu'un simple individu de Sydney, Cap-Breton, rencontre accidentellement le commissaire des douanes à Ottawa. Je fais seulement une supposition. Le directeur d'une fabrique d'engrais artificiels à Sydney demande en cachette, sans faire aucun bruit et sans donner aucun avis public, que cet article qui était admis en franchise soit soumis à un droit de 10 p. 100 et tout de suite on impose le droit. C'est ce que l'on peut appeler tourner secrètement et tranquillement la vis qui augmente les recettes de la douane et alourdit le fardeau sur le cultivateur. On m'informe que l'on pratique cette méthode d'une façon effrayante. Je tiens de bonne autorité que les recettes des douanes ont été, par ce moyen, augmentées pendant les deux ou trois dernières années d'un pour cent en moyenne. Mais le peuple ne s'en aperçoit que lorsqu'il est appelé à payer les droits, car c'est le consommateur en définitive qui paie l'impôt douanier.

L'article dont je parle est la matière première du cultivateur dans l'est du Canada. Il lui est impossible d'avoir du fumier en abondance. Les longs hivers font presque une impossibilité aux cultivateurs de garder un grand nombre de bestiaux. Il y a donc rareté d'engrais d'animal et les cultivateurs sont obligés d'acheter des engrais artificiels que les compagnies leur vendent de $25 à $42 la tonne. Le cultivateur intelligent reconnaît que l'engrais qu'il paie $25, parce qu'il est plus riche en qualités fertilisantes. La majorité des cultivateurs achètent de l'engrais artificiel de $40 à $42 la tonne. Des cultivateurs intelligents m'affirment que cet engrais, appliqué à la la culture du blé ou autre céréale, ne leur rapporte pas $42 par tonne; c'est-à-dire que dans la première année que l'engrais est appliqué à la terre il ne rapporte pas une récolte égale à $42. C'est donc une question importante et digne d'attention.

Il y a une autre question qui est présentement discutée dans tout le Canada. On la discute dans cette enceinte, dans les journaux, dans les réunions publiques, au coin du feu dans chaque demeure, partout enfin. Je veux parler de l'enchérissement de la vie. On l'attribue à plusieurs causes. Je ne les mentionnerai ni ne les discuterai pour le moment. Plusieurs habitants des villes attribuent la cherté de la vie à la diminution de production agricole. L'ouvrier, l'artisan, le travailleur disent tous que le cultivateur prend tout pour lui; qu'il fait payer trop cher les produits de sa ferme, et qu'il s'enrichit aux dépens du consommateur. Ils disent: Pourquoi le cultivateur ne produit-il pas davantage? Ils se plaignent que le prix des produits agricoles tels que légumes, beurre et autres denrées nécessaires à la vie, augmente parce que la production en est insuffisante. Ils prétendent, et je crois qu'ils ont raison, que les cultivateurs, dans l'est du Canada du moins, ne produisent pas autant qu'ils le devraient, et comme la production n'égale pas la demande, de là vient l'élévation des prix.

Les cultivateurs répondent qu'ils font tout leur possible, et plusieurs disent qu'ils n'ont pas assez de grain de semence pour ensemencer et produire davantage. Ils allèguent aussi avec assez de raison que la fermeture par l'impôt douanier des marchés où ils pourraient écouler leurs produits, les décourage et les empêche de produire davantage; qu'il y a fluctuation et incertitude dans le prix de vente de leurs produits. C'est là une des raisons pour lesquelles j'ai appuyé la réciprocité, parce que je crois que cette politique nous aurait assuré un marché additionnel et un choix entre les différents marchés, ce qui aurait amené la stabilité dans la production en donnant au cultivateur l'assurance que s'il ne pouvait pas vendre ses produits sur un marché, il pourrait les vendre dans un autre. Il serait aussi à son avantage comme à celui du consommateur que la production fût plus considérable et plus stable, ce

qui amènerait la stabilité dans les prix et donnerait plus de satisfaction au consommateur et au producteur.

Il n'est pas avantageux au cultivateur que le prix d'un même produit soit très élevé une année et très bas l'année suivante; et ce n'est certainement pas non plus à l'avantage du consommateur. Ce dernier préférerait que l'approvisionnement fût ferme à un prix stable, que de voir la fluctuation dans la production et les prix. C'est une simple question économique. L'acte de la commission des douanes, que je prétends être irrégulier, parce que l'on constate maintenant que le ministre des Douanes ne lui a pas donné sa sanction ainsi que le requiert la loi, a certainement causé un tort aux cultivateurs de l'est du Canada, ainsi que j'en suis bien informé, et je crois que les cultivateurs de tout le Canada qui emploient des engrais artificiels en ont aussi souffert. Les fabriques d'engrais artificiels mêlent cette scorie à d'autres matériaux, tel que le nitrate et la potasse, ainsi que je l'ai dit, dans la composition de leurs engrais. Ces matières sont importées de l'étranger, en grande partie du Chili, de la Belgique, de l'Allemagne et des Etats du Sud. La scorie, la potasse et le nitrate sont admis en franchise sous le tarif canadien. Cependant, en vertu de cette décision de la commission des douanes, la scorie a été soumise à un droit. Le coût du transport et le droit additionnel pèsent lourdement sur les cultivateurs de l'est du Canada. Dans cette mesure ils influent sur la production des terres dans l'est du Canada, sur la culture des choses nécessaires à la vie, et de cette façon amènent naturellement la cherté de la vie.

J'ai eu l'avantage que toute cette question m'a été expliquée par un cultivateur très intelligent de mon comté, et qui est respecté de tous ceux qui le connaissent. Je ferais mieux de citer des extraits de la lettre qu'il m'a écrite. Voici ce qu'il dit:

Un des nombreux empêchements qui s'opposent à une culture profitable dans ces deux provinces est la qualité inférieure en même temps que le prix excessif de la plupart des engrais artificiels offerts en vente à nos cultivateurs. Ces bonnes gens, si sages, qui font toute leur culture sur le papier, ne cessent de nous dire comme il serait facile de doubler la production de nos terres en se servant de meilleures méthodes. Mais tous les cultivateurs pratiques savent...

Et celui qui m'écrit est un cultivateur pratique, ce n'est pas un "gentleman farmer" dans le sens qu'on attache généralement à ce mot.

...qu'avec la plupart de nos terrains élevés, où le sol est plus ou moins épuisé, il est impossible d'avoir de plus abondantes récoltes à moins qe l'on ne fournisse plus de nourriture aux plantes sous forme d'engrais. La dépense considérable qu'entraîne l'obligation de nourrir les bestiaux pendant les longs mois d'hiver, et les disettes de fourrage qui arrive de temps à autre, empêchent les cultivateurs de garder suffisamment de bestiaux pour produire plus qu'une petite quantité d'engrais animal, tout à fait insuffisante pour leur permettre de cultiver une plus grande étendue ou augmenter la production par acre.

Comment donc, je me demande, le cultivateur s'y prendra-t-il pour doubler la production de ses champs? "Rien de plus facile" répondent les manufacturiers. "Voyez" s'écrient-ils "nos manufactures qui produisent dans toutes les provinces des quantités illimitées et variées d'engrais artificiels tout préparés pour fournir à tous vos besoins. Achetez nos engrais préparés, M. le cultivateur, doublez vos récoltes, et enrichissez-vous promptement". Voilà ce que nous répètent constamment les nombreux agents qu'envoient les manufacturiers pour activer la vente de leurs engrais. Mais malheureusement pour les cultivateurs, notre tarif impose un droit élevé sur tous les engrais préparés. Protégées de cette façon les manufactures d'engrais artificiels au Canada élèvent apparemment leurs prix jusqu'à l'extrême limite que le cultivateur pourra supporter, on nous demande $25, $30 et même jusqu'à $42 la tonne pour ces engrais préparés. Mais nos cultivateurs savent que la valeur la plus élevée du fumier d'étable pour la culture ordinaire est $1 la tonne. Est-il étonnant alors que les cultivateurs se défient de ces engrais artificiels coûteux et en achètent si peu? Est-il étonnant que les récoltes diminuent dans ces deux provinces lorsque l'on demande aux cultivateurs de $40 à $42 la tonne pour un engrais artificiel, qui donne à l'analyse une composition de 4-8-10, qui est la qualité la plus basse que l'on peut employer? Quarante dollars la tonne! Songez-y donc! Pas une seule de nos principales récoltes, pas même celle du blé, ne vaut $40 la tonne. A des prix aussi déraisonnables, il faudrait la production et de 3 à 5 acres de foin, ou de blé, ou d'avoine, ou d'orge, pour payer le coût initial d'une seule tonne de ces engrais artificiels, sans compter la dépense considérable de l'ensemencement et de la récolte à part cela. J'admets bien volontiers qu'il y a sur le marché beaucoup d'engrais artificiels qui se vendent à $30 la tonne ou moins. Mais la plus grande partie de ces engrais est de qualité si inférieure, et ils sont tellement adultérés par l'addition d'ingrédients sans valeur, qu'ils sont plus dispendieux que ceux de qualité meilleure qui se vendent plus cher.

Voici maintenant le résultat de la tentative qu'a faite ce cultivateur pour composer lui-même ces engrais:

M'étant convaincu, il y a plusieurs années, que nous avions grand besoin d'engrais artificiels de meilleure qualité et à meilleur merché, j'ai cherché s'il n'était pas possible d'en obtenir; et pourquoi ces provinces seraient privées des avantages qui en résulteraient. En voyageant dans les Etats du Sud j'ai constaté que la raison de leurs immenses récoltes de coton, de maïs, de tabac, de canne à sucre et de légumes, était en grande partie l'emploi à profusion d'engrais artificiels de haute qualité, obtenus à des prix raisonnables. Les cultiva-

teurs anglais ont augmenté d'une façon continue la production de leurs terres en important les derniers 50 ans le guano d'un autre hémisphère; et maintenant que cet engrais devient rare, ils achètent en abondance de la scorie de première qualité chez eux à un prix nominal, comparé avec le prix élevé que l'on demande ici pour le même article. Etant bien certain que je pourrais doubler la production de ma terre si je pouvais acheter de bons engrais artificiels au prix qu'ils se vendent sur un marché libre, je me suis décidé à faire un effort.

Il y a un an, je me suis associé avec mon frère et MM. A. Chase Fawcett et C. Fred. Fawcett, pour acheter quelques wagons d'engrais artificiels pour nous et pour quelques voisins aux prix que nous avions appris être à peu près la valeur courante sur les marchés libres du monde. Après des semaines de correspondance et plusieurs conversations avec les agents de nos fabricants canadiens d'engrais artificiels, nous avons découvert qu'il nous était impossibled'acheter leurs engrais mêlés à un prix approchant celui que nous avions estimé être leur valeur réelle.

Plutôt que de payer ces prix, nous avons decidé d'importer les divers ingrédients, et les mêler nous-mêmes à la main sur le plancher de nos aires. Pour aller au plus court, nous eûmes bientôt 6 wagons chargés à notre gare de chemin de fer, trois de scorie importée directement d'Angleterre pour notre foin et notre grain, et trois de roche de phosphate, de potasse et de nitrate, pour en faire un mélange à 4-8-10 pour les pommes de terre et les navets. La meilleure preuve que je puis donner de l'entier succès de notre expérience est la satisfaction que nous avons eue en mêlant nous-mêmes nos engrais et en connaissant ce qu'ils contenaient. Nous avons donné pour le printemps prochain une commande cinq fois plus considérable que celle de l'année dernière (une valeur d'environ $8,000), pour nous-mêmes et pour nos voisins.

Tel est le résultat de l'expérience tentée par ce cultivateur dans l'est du Canada. Il est dans la circonstance l'interprète de tous ceux de sa classe qui ont eu recours à l'emploi d'engrais chimiques. Voici ce qu'il écrit encore au sujet de cette expérience:

Quelle que fût l'importance de nos gains sous forme de réductions sur les prix d'achat et d'augmentation des rendements, ce n'était que peu de chose en comparaison de l'utilité des connaissances acquises au cours de ces essais. En étendant le cercle de nos correspondants et en pénétrant un peu plus avant dans les secrets de l'industrie des engrais chimiques, nous découvrons maintenant que l'année prochaine nous pourrons nous procurer la plupart de ces éléments avant mélange à des prix moindres que l'année dernière, et peut-être économiser quelque chose, en outre, sur les frais de transport et sur les commandes plus considérables.

Mais le relèvement du droit douanier contrebalance dans une grande mesure les avantages réalisés de ce chef; il en est de même du relèvement du tarif de l'Intercolonial. Car lui et ses associés sont établis le long de la ligne de l'Intercolonial et les récents changements de tarif à l'égard de ces substances leur en'èvent, dans une grande mesure, les bénéfices qu'ils allaient réaliser par suite des expériences tentées l'année dernière et du surcroît de connaissances acquises par l'étude, la correspondance et les voyages. Les témoignages de cette nature doivent nécessairement avoir beaucoup de poids aux yeux des honorables membres de la députation; ils doivent leur faire comprendre que le Gouvernement en imposant se surcroît de taxes sur les cultivateurs de l'est du Canada s'est conduit d'une manière fâcheuse et contraire aux intérêts bien entendus de la population. S'il désire venir en aide à la classe agricole, alors qu'il admette cet article en franchise. C'est la matière première de la production agricole. Le protectionniste tient ferme à l'idée que, s'il y a lieu de protéger son produit manufacturé, la matière première doit être admise en exemption d'impôt. Il le demande, il y insiste, et il l'obtient de tout gouvernement s'inspirant de vues protectionnistes. Le cultivateur demande que sa matière première, que ces scories soient admises en franchise. Il ne s'arrête même pas à cela; j'ajouterai, bien que cela ne soit peut-être pas strictement pertinent au sujet de la motion dont je saisis actuellement la Chambre,—j'ajouterai qu'il demande l'admission en franchise de tous engrais du commerce; car ils sont la matière première dont il tire son produit élaboré, la récolte. Si vous voulez réduire même dans une légère mesure le prix des denrées agricoles, au bénéfice du journalier, de l'artisan et du consommateur en quelque endroit qu'il se trouve, mettez le cultivateur en état de produire ses denrées plus économiquement. On peut toujours y arriver au moyen d'une production plus abondante, et on y arrivera assurément si l'on met le cultivateur à même d'obtenir sa matière première en franchise, si on s'abstient de grever cette matière première de droits douaniers.

Je vais indiquer certaines autres des circonstances accompagnant l'émission de cette ordonnance du conseil des douanes:

C'est accidentellement, d'abord, que nous avons appris qu'on se proposait d'imposer pareil droit. (Le droit qui fut imposé le 9 de novembre.) Nous en avons entendu parler d'abord comme d'une rumeur; mais nous nous rendons compte aujourd'hui que ce n'est que trop vrai. En octobre nous étions sur le point de conclure un marché pour l'achat de mille

tonnes de scories anglaises ou belges de la compagnie Nitrate Agencies, de New-York. Ces scories devaient être d'une très grande richesse, et nous coûter quelques dollars de moins la tonne que les prix courants sur notre marché jusque-là. Elles contenaient de 17 à 19 p. 100 de phosphore, dont 14 p. 100 garantis solubres et assimilables.

Peut-être l'honorable député qui me questionnait il y a un instant prendra-t-il cela à cœur.

L'honorable J. D. REID: L'honorable député est-il à nous lire maintenant la même lettre dont il nous donnait lecture il y a quelques instants?

M. EMMERSON: Non, cette lettre n'est pas la même.

M. REID: Cette lettre n'est pas d'un cultivateur?

M. EMMERSON: Si, elle l'est.

M. REID: Et il achetait mille tonnes pour son propre usage?

M. EMMERSON: Pour son propre usage et celui de ses voisins; ils coopéraient. Cet homme est cultivateur de son état, il a quelque fortune, et étant cultivateur pratique, exploitant sa ferme comme elle doit l'être, il est en mesure de donner une commande de mille tonnes pour lui-même et ses associés. A mon avis, l'honorable ministre ne devrait pas le prendre de haut avec lui et le considérer avec mépris parce qu'il est cultivateur de son métier.

M. REID: Je ne le prenais pas de haut avec lui; j'ai simplement demandé un renseignement à l'honorable député.

M. EMMERSON: L'honorable ministre parle sur un ton de mépris, et auquel je ne me serais pas attendu de sa part.

M. CARVELL: Dites son nom.

M. EMMERSON: Le nom de ce monsieur en question est W. B. Fawcett, de Sackville, comté de Westmoreland. Il est d'une famille de conservateurs. La famille Fawcett a été conservatrice de temps immémorial, jusqu'à ce que les iniquités commises par le moyen du tarif lui aient ouvert les yeux. La lettre continue en ces termes:

Elles contenaient de 17 à 19 p. 100 de phosphore, dont 14 p. 100 garantis solubres et assimilables et elles devaient nous être livrées f. o. b. Saint-Jean (N.B.) moyennant $10 la tonne. Les scories de Sydney, annoncées et vendues dans toute l'étendue de ces deux provinces, ne contiennent que de 14 à 16 p. 100 de phosphore, dont 12.05 p. 100 garantis solubres et assimilables par les récoltes. A ce moment même cette compagnie Nitrate nous informa de l'imposition prochaine d'un droit, et le résultat fut que nous jugeâmes prudent de réduire notre commande à 500 tonnes dans ces conditions nouvelles qui nous obligeraient à payer cinq dollars de plus de droits, si on nous expédiait des scories de provenance belge, et un peu moins, s'il s'agissait de scories de provenance anglaise. Voici maintenant une nouvelle entrave qu'on met à nos efforts en vue d'augmenter la production agricole dans ce voisinage: M. Gutelius a récemment jugé à propos de donner aux cultivateurs des Provinces maritimes une nouvelle rebuffade sous forme d'un relèvement de 40 cents par tonne de droits sur les marchandises expédiées sur Sackville, soit de Saint-Jean ou d'Halifax. D'aucuns disent que cette décision a ultérieurement été modifiée, ce qui laisserait l'augmentation des frais de transport sur l'Intercolonial à trente cents à peu près par tonne.

Si M. Fawcett, homme très intelligent et cultivateur très instruit, a ses vues personnelles en matière de tarif douanier, et s'il a été autrefois conservateur, il n'est nullement homme de parti. Il était favorable au projet de réciprocité, jugeant digne d'encouragement l'échange des produits naturels entre notre pays et les Etats-Unis. C'est parce que les conservateurs de ma circonscription étaient aussi de cette opinion, que j'ai été élu en 1911 député à la Chambre des communes. Dans ce voisinage et ailleurs en 1911 il se trouvait au moins cinquante conservateurs favorables au projet de réciprocité, gens qui votèrent non pas pour moi personnellement, mais pour le principe dont je m'étais constitué le protagoniste: la réciprocité. M. Fawcett était du même avis.

M. EDWARDS: Votre majorité a-t-elle été plus forte ou moins forte qu'en 1908? L'honorable député fait une affirmation que les faits ne corroborent pas.

M. EMMERSON: J'ai dit que je devais mon élection à cinquante suffrages enregistrés en faveur du projet de réciprocité. Bien que ma majorité ait été de 1,400 en 1908, je n'hésite pas à dire que sans ces votes, je n'aurais pas été élu en 1911. Je demandai à M. Fawcett s'il avait jamais importé de ces scories précédemment. Il me répondit:

Oui, l'année dernière, nous l'avons fait sur une petite échelle. Voici comment la chose est arrivée. La compagnie United Fruit, de la vallée d'Annapolis, nous avait demandé $11.50 par tonne pour des scories de Sydney, livrées à Halifax, et avait ajouté qu'elle pensait pouvoir les livrer à Sackville au même prix, parce que les frais de transport de Sydney à Sackville étaient les mêmes que de Sydney à Halifax. Plus tard elle nous avisa qu'elle ne pourrait le faire. Alors nous écrivîmes directement à la compagnie Cross Fertilizer, à Sydney lui demandant si elle ne pourrait pas nous livrer à Sackville trois chargements de wagon à $11.50. M. Walker, gérant de la compagnie, répondit qu'il ne pourrait pas livrer à moins de $11.50 Halifax plus les frais de transport

de Halifax à Sackville, $1.20 par tonne. Incapables de nous rendre compte en vertu de quels principes de justice ou d'équité on nous obligeait ainsi à payer doubles frais de transport de Sydney à Sackville, simplement parce que Sackville, malheureusement, était situé le long d'une voie ferrée, au lieu d'être en annexe à Saint-Jean ou Halifax ou quelque autre port de mer, nous télégraphiâmes...

Mes honorables collègues se rendent compte de la portée de cette déclaration. On lui faisait payer $11.50 la tonne, le prix de Halifax, plus les frais de transport d'Halifax à Sackville; mais la compagnie de Sydney fixait le prix d'Halifax de manière à ce qu'il égalât le prix de la marchandise importée, plus le droit à Halifax, plus les frais de transport jusqu'à Sackville.

Nous télégraphiâmes à M. Walker encore une fois que nous accepterions trois wagons de ces scories livrées à Sackville à $11.50 la tonne, comme il nous l'avait offert, livrables à Halifax, et comme il nous l'avait offert, livrables à Saint-Jean, même après avoir payé les frais de transport sur l'Intercolonial sur tout le parcours de Sydney à Saint-Jean. Autrement, s'il nous refusait de livrer ces scories aux prix courants de $11.50 au port de mer, nous nous rabattrions pour nos modestes besoins sur les scories de provenance étrangère, évidemment le seul facteur capable de maintenir des prix à la portée de la classe agricole.

A part cette tentative d'achat de scories, nous importâmes à peu près trois chargements de wagon de potasse telle qu'elle vient de l'Allemagne, de nitrate, tel qu'il est expédié du Chili, et de phosphate, tel qu'il vient des Etats du Sud, dans les proportions requises pour en tirer un engrais complet applicable aux pommes de terre et autres cultures donnant à l'analyse 4 p. 100 d'azote, 2 p. 100 de phosphore et 10 p. 100 de potasse. Pendant que nous étions à opérer le mélange de ces ingrédients sur l'aire de nos granges, nous reçûmes la visite de notre secrétaire de l'agriculture du Nouveau-Brunswick (M. Daggett) et de son chimiste expert (M. Durst), qui témoignèrent que notre matière première était tellement authentique que chaque tonne valait de un à deux dollars la tonne de plus que toute combinaison de 4 par 8 par 10, préparée par une compagnie quelconque dans l'une ou l'autre des deux provinces, et vendue aux cultivateurs de $40 à $42 la tonne. Nous en distribuâmes trois chargements de wagon parmi les cultivateurs du voisinage à $29 la tonne, ce qui soldait juste le prix de la main-d'œuvre et les frais de manipulation, mais ne laissait aucun bénéfice.

Tel a été le résultat des efforts tentés par un cultivateur de métier, agissant de concert avec ses voisins, désireux comme lui d'augmenter la productivité de leurs fermes, convaincus de la nécessité d'enrichir ces terres, mais ne disposant pas chez eux de quantités suffisantes de fumiers pour atteindre ce but. Ils cherchent à se procurer ces engrais au plus bas prix possible, à un prix mieux en rapport avec

[M. Emmerson.]

l'effet produit par leur emploi, et ils se concertent pour acheter les éléments qui entrent dans la confection d'un engrais complet, en opèrent le mélange sur l'aire de leurs granges, et en obtiennent un engrais qui ne coûte pas plus que $29 la tonne, engrais qui, au dire des experts agricoles de la province du Nouveau-Brunswick, est plus effectif que l'engrais obtenu couramment des compagnies faisant le commerce de ces engrais chimiques.

Sans entrer davantage dans le sujet, il me semble que le Gouvernement est blâmable d'avoir voulu extorquer secrètement aux cultivateurs cette redevance additionnelle sur la matière première dont ils ont besoin. J'ai dit en outre que le conseil de douane n'était pas justifiable de l'avoir imposée, qu'elle était illégale et peu justifiable et qu'elle constituait une injustice sérieuse à la classe agricole, particulièrement des Provinces maritimes. Je présume que quels que soient les engrais en usage ailleurs au Canada, la classe agricole de chaque région en éprouve une injustice et une perte proportionnelle. Je propose donc, secondé par M. Hughes, député de King, dans l'île du Prince-Edouard:

Qu'en vertu de l'article 372 du tarif des douanes du Canada, 1907, les scories des hauts fourneaux sont sur la liste des objets entrant en franchise, mais que le conseil des douanes à une assemblée tenue le 9 septembre 1913, a improprement et illégalement déclaré cet article imposable en vertu de l'item 663 du tarif et en force depuis le 9 novembre 1913, sans que apparemment cette décision ait été approuvée par le ministre des Douanes, tel que requis par les statuts et que le ministère des douanes en imposant un droit sur cet article viole la loi et cause une grave injustice et une perte à la classe agricole.

M. J. J. HUGHES (King, I.-P.-E.): Monsieur l'Orateur, l'état de la question me paraît être quelque chose comme ceci: notre gouvernement désirant fournir aux manufacturiers du pays tous les avantages possibles, désirant les aider de toutes façons, même au détriment d'autrui et ne trouvant pas qu'il serait à propos d'élever davantage le tarif, il choisit toutes les occasions de le faire d'une façon détournée, c'est-à-dire en ayant recours aux décisions du conseil des douanes, ces scories dont parle la résolution entrent dans la composition d'engrais chimiques et sous l'ancienne administration elles étaient admises en franchise. En vertu du tarif elle entrait en franchise. Quelque manufacturier résidant quelque part en Canada et qui se sert de cette matière première pour quelque fin quelconque conçut, sans doutee, l'idée qu'il lui serait très avantageux qu'un droit

d'importation fôt imposé sur cet article et apparemment tout ce qu'il eut à faire fut de voir le ministre des Douanes, ou un autre ministre, et aussitôt une décision fut rendue par le conseil des douanes, par laquelle cette matière, qui jusqu'ici était entrée en franchise, fut assujettie à un droit de 7 à 10 pour 100. Cela me paraît une curieuse façon de venir au secours des cultivateurs pour un Gouvernement qui nous a souvent fait part de son intention de les favoriser. Cela ressemble à cette décision du conseil des douanes qui a imposé un droit de $2 par mille pieds sur le bois qui jusqu'ici entrait en franchise. Le bois brut était admis en franchise et en vertu d'une décision de l'ancienne administration, le bois blanchi sur un côté seulement était considéré être du bois brut; mais lorsque le Gouvernement actuel prit le pouvoir et lorsque le ministre actuel devint le ministre des Douanes, il rendit une décision soumettant ce bois à une imposition.

L'hon. J.D. REID (ministre des Douanes): Cela n'est pas exact. Je prétends que le bois brut et le bois blanchi sur un coté seulement entrent en franchise et qu'ils sont toujours entrés en franchise.

M. HUGHES: Ils entrent en franchise actuellement, mais ils n'y entraient pas il y a un ou deux ans.

M. REID: Si, ils y entraient. Le bois ne tombait sous le coup de l'impôt qu'alors qu'il était blanchi sur les deux faces.

M. HUGHES: Quoi qu'il en soit, il est vrai que du bois qui était admis en franchise sous l'ancienne administration est devenu sujet à un certain droit sous la nouvelle. Le bois est une nécessité, on peut dire une nécessité première pour ceux qui habitent des plaines où le bois est rare. C'est une matière première pour les cultivateurs qui ont à se construire des habitations pour eux et des abris pour leur bétail et certaines personnes qui avaient à se plaindre de cette décision ont porté leur cause devant la cour suprême du Canada, si je ne me trompe, et la cour suprême a trouvé que la décision du conseil des douanes était illégale et elle ordonna d'enlever le droit prélevé par le ministre des Douanes. C'est une de ces choses qui font voir la sincérité du Gouvernement lorsqu'il prétend vouloir venir au secours des cultivateurs. Il est prêt à les instruire et à faire beaucoup pour lui, pourvu qu'il se laisse taxer à l'extrême, au bénéfice du manufacturier et des monopoles. Il est prêt à payer des professeurs, et Dieu sait en quel nombre, pour enseigner au cultivateur et, dans certains cas du moins, un curieux enseignement. Il y a quelques années il vint, dans la province que j'habite, un professeur qui nous dit que ce que nous pouvions faire de mieux c'était d'établir des beurreries et des fromageries. C'était un homme cultivé et parlant bien. Les cultivateurs crurent qu'il s'y entendait et prirent son avis. Ils établirent un grand nombre de fromageries. Mais quelques années après vint un autre professeur qui leur dit qu'ils avaient commis une grave erreur, que le fromage n'était pas leur affaire et il leur apprit qu'ils auraient dû fabriquer du beurre. Il leur conseilla de mettre de côté leur matériel de fromagerie et de se pourvoir du matériel si dispendieux qui est requis pour faire du beurre. On l'a déjà dit, si vous vouliez consentir à libérer le cultivateur il pouvoira lui-même à son éducation, neuf fois sur dix, il se ferait donner un meilleur enseignement que celui que vous lui octroyez par l'entremise de ces professeurs dispendieux.

Si le Gouvernement était réellement sincère dans son désir d'aider le cultivateur, il lui accorderait au moins l'entrée en franchise de la matière première qu'il utilise et le bois et les engrais sont des matières premières pour le cultivateur, ainsi que je l'ai dit. Pourquoi, au nom du sens commun, par une manœuvre déterminée, taxer cette matière si nécessaire au cultivateur? Cela me paraît étrange, mais peut-être que le ministre pourra me l'expliquer. C'est une indication que le Gouvernement cherche à rejeter sur le cultivateur tous les fardeaux possibles, au bénéfice des classes privilégiées et pour le bénéfice d'hommes à qui il doit obéissance. Il est bon que le cultivateur connaisse la situation actuelle et il est bon que ces choses soient exposées de temps à autre. C'est une instruction qui doit être donnée aux cultivateurs et, pour ma part, je crois m'efforcer de la leur fournir. Si le ministre a quelqu'explication à donner j'espère qu'elle sera suffisante; mais il y a une chose qu'il ne pourra jamais expliquer complètement et c'est ceci: cet article de première nécessité aux cultivateurs entrait en franchise sous l'ancienne administration et le Gouvernement actuel l'a soumise à un droit au désavantage du cultivateur et au bénéfice, je suppose, de quelqu'un qui en réalisera un profit.

M. REID: Je suis très surpris de voir l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) poser en champion du cultivateur. L'année dernière, lorsque vint le bill des bonnes routes, l'honorable député n'a pas du tout pris cette attitude. L'an dernier et l'année précédente le Gouvernement inscrivit au budget une forte somme pour établir de bonnes routes pour les cultivateurs et l'honorable député de Westmoreland fut l'un de ceux qui firent tout en leur pouvoir pour empêcher que cet argent fût dépensé ainsi.

M. EMMERSON: Oh non, vous avez tort en ceci, comme vous aviez tort en cela.

M. REID: Toute l'argumentation de l'honorable député tend à démontrer que les engrais chimiques devraient entrer en franchise. En 1906, lorsque le tarif actuel fut préparé, l'honorable M. Fielding s'en fut au conseil exécutif, comme tous les autres ministres et soumit ce tarif à l'approbation du cabinet et l'honorable député de Westmoreland était présent et il laissa sur la liste des matières imposables les engrais chimiques.

M. EMMERSON: Vous parlez du tarif de 1907, je ne faisais pas partie alors du cabinet.

M. REID: Ce tarif fut créé en novembre 1906 et l'honorable député faisait partie du Gouvernement à cette époque et il affirma qu'un droit fut imposé sur les engrais et cela, ainsi qu'il le prétend, au détriment des cultivateurs du pays.

M. EMMERSON: Vous avez maintenant l'occasion d'y remédier.

M. REID: C'est possible; mais l'honorable député n'y a pas alors remédié et de 1906 à l'heure actuelle il ne s'est jamais levé en Chambre pour prétendre que les engrais devaient être placés sur la liste des matières entrant en franchise.

M. EMMERSON: Les cultivateurs le demandent et l'occasion se présente maintenant. Pourquoi ne pas la saisir?

M. REID: Maintenant cette résolution dit:

Qu'en vertu de l'article 372 du tarif des douanes du Canada 1907, les scories des hauts fourneaux sont sur la liste des objets entrant en franchise, mais le conseil des douanes, à une assemblée tenue le 9 septembre 1913, a improprement et illégalement déclaré cet article imposable en vertu de l'item 663 du tarif.

Cette résolution ne mentionne pas, ce qui est vrai en ce qui concerne les scories

[M. J. J. Hughes.]

de hauts fourneaux, que les scories sont sur la liste des matières entrant en franchise. Mais si vous parlez d'un autre article, qui s'appelle scories moulues, c'est un article absolument différend; c'est un article manufacturé et n'est pas compris dans l'item du tarif.

M. CARROLL: Est-ce que le sous-produit qui provient de la fabrication de l'acier n'est pas appelé scorie basique?

M. REID: Non. Je ne l'ai jamais entendu appeler ainsi. Le conseil des douanes ne l'a jamais interprété de la sorte. Ils ne connaissent que les scories provenant des hauts fourneaux.

Sir WILFRID LAURIER: Quelle est la différence entre la scorie provenant des hauts fourneaux et celle appelée scorie basique?

M. REID: On l'appelle scorie basique, parce que les scories des hauts fourneaux sont la base de l'article fabriqué ou moulu.

M. CARROLL: On permet encore l'entrée en franchise des scories de hauts fourneaux, à l'état brut?

M. REID: Certainement. L'honorable député a admis que ces scories de hauts fourneaux, à l'état brut, mentionnées par le député de Cap-Breton (M. Carroll), sont converties en d'autres produits, tels que blocs de pavage. L'un de ces produits porte le nom de blocs de scorie, et ils servent à étayer les voies des tramways. Voici comment on s'y prend pour fabriquer ces blocs de scories: la scorie, quand elle est très chaude, est coulée dans des moules, qui lui donent la forme de blocs carrés dès qu'elle se refroidit.

L'honorable député de Westmoreland prétendra-t-il que ces blocs devraient entrer au pays sous le nom de scories de hauts fourneaux?

M. CARVELL: Pourquoi pas?

M. REID: Cette matière est transformée du tout au tout en un produit fabriqué.

M. CARVELL: Pas du tout. C'est la même matière importée sous une autre forme.

M. REID: Elle est complètement transformée en un autre article. Pour les besoins de l'argumentation, supposons que le maïs soit admis en franchise; si vous ne faites que le moudre, pensez-vous que vous pourriez entrer la farine ainsi obtenue sous l'étiquette de maïs.

M. CARVELL: Votre exemple ne s'applique pas, puisque vous venez de déclarer que le scorie est modelée dans un moule.

M. REID: L'exemple s'applique. L'article en question n'est pas importé dans ce pays comme scorie de hauts fourneaux, mais comme engrais, la même chose que pour n'importe quel autre engrais fabriqué.

Lorsque l'importateur passe à la douane cet engrais qui provient des scories de hauts fourneaux, il l'entre comme tel et il paie les droits qu'impose le tarif de 1907. Mais les autorités douanières ne connaissaient rien au sujet de ce produit. Les importateurs l'ont introduit au pays, non pas les cultivateurs directement, mais les spéculateurs dans les provinces d'en bas, et ils entraient ce produit à la douane sous la rubrique de scories de hauts fourneaux. Ils s'arrangèrent de façon à ce que leurs entrées se lisent comme l'item qui est sujet au tarif.

M. A. K. MACLEAN: Ce produit est-il mêlé à autre chose lorsqu'on l'importe?

M. REID: Je ne sais pas.

M. MACLEAN: Ce ne sont que des scories ordinaires, moulues?

M. REID: En autant que je le sache. C'est pourquoi les autorités douanières ne remarquèrent pas la chose, et ces produits continuèrent à passer en douane. Si je comprends bien, la chose fut portée à la connaissance du commissaire des douanes de la façon suivante: Il existe une compagnie à Sydney, qui a construit une usine dans le but d'acheter ces scories, et de les moudre et de les convertir en engrais.

M. EMMERSON: Et d'y mêler aussi d'autres ingrédients?

M. REID: Cette compagnie a fabriqué un produit qui diffère du tout au tout. Le propriétaire avait importé des machineries pour un montant d'à peu près $7,000 ; mais lorsqu'il se mit en frais de vendre ses produits, il constata que plusieurs importaient de ces scories moulues.

M. EMMERSON: Mon honorable ami, l'ignore peut-être, mais cette fabrique d'engrais existe depuis des années et les scories pulvérisées sont toujours entrées en franchise, durant toute cette période.

M. REID: Cela se peut, et il a dû s'écouler quelque temps avant que la compagnie ne découvrît l'affaire.

M. EMMERSON: Ils fixent les prix en se basant sur le produit importé.

M. REID: Aussitôt que le fabricant en question eût constaté la chose, il en avertit le commissaire des douanes. La question fut soumise au conseil des douanes. Les membres décidèrent que ce n'étaient plus des scories de hauts fourneaux, tombant sous le coup du tarif, mais bien des engrais, et comme tels, relevant de l'item du tarif concernant les produits pour lesquels elles étaient vendues.

M. EMMERSON: Si ce sont là les raisons qui ont fait agir le conseil des douanes, pourquoi ne sont-elles pas consignées au dossier?

M. REID: Il m'est très difficile de répondre à cela, pour la bonne raison que le conseil des douanes existe depuis des années et qu'il se compose encore des mêmes hommes qui furent en fonctions pendant toute la durée du régime libéral.

M. EMMERSON: Mais ils ne peuvent toujours pas se substituer à la loi.

M. REID: Ce conseil existe depuis des années. La puissance que l'acte des douanes leur confère leur a été continuée, au cours des quinze ou seize dernières années. Le Gouvernement actuel n'a apporté aucune modification quant à l'administration de ce conseil des douanes.

M. EMMERSON: Il n'y a probablement pas eu de changements depuis 25 ans.

M. REID: Je ne sais pas depuis quand; mais ni le Gouvernement ni moi-même ne leur avons donné aucunes instructions, depuis le changement de régime.

Les réunions de ce conseil sont publiques; il y en a une par mois, et l'on peut en convoquer d'autres en n'importe quel temps, si la chose est nécessaire. L'honorable député a demandé pourquoi il n'y a pas des lettres de produites, afin d'établir que des plaintes ont été portées par certaines personnes, à l'effet que l'on importait ce produit de la façon qui vient de nous être expliqué. La seule réponse c'est que ces plaintes ont été faites verbalement au commissaire.

Il ne se passe pas de semaines, que quelqu'importateur ou d'autres personnes, ne viennent se plaindre qu'on les a surchargés ou que certaines gens importent des marchandises qui ne sont pas estimées à leur valeur et ainsi de suite. Ces plaintes sont faites au commissaire des douanes, et ce dernier les informe de la date de la réunion du conseil. Les plaignants comparaissent devant le conseil, font leurs dépo-

sitions, et la décision du conseil est ensuite enregistrée.

M. EMMERSON: Tient-on un registre?

M. REID: De la même façon que l'honorable député a un registre où est consigné ce qui se dit ici.

M. EMMERSON: Il n'y en a pas.

M. REID: Nous n'avons pas de sténographe pour prendre le mot à mot des témoignages dans les cas de peu d'importance. Mais j'en appelle au chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), à l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) et à l'honorable député de Russell (M. Murphy), pour déclarer avec moi que l'honorable député de Westmoreland a tort; car le conseil des douanes a un précédent pour cette cause. En 1909, il y a eu un cas presque identique à celui-ci, alors qu'une compagnie de Paris, Ontario, en a appelé au conseil des douanes. Voici la décision que ce corps a rendue:

Le conseil des douanes, à sa réunion du 12 janvier 1909, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 58 de l'acte des douanes, a déclaré que la roche de gypse cassée, mais non pulvérisée, comme échantillon, de façon à pouvoir passer à travers une toile métallique de ½ pouce, est libre de tout droit, en vertu de l'article 292 du Tarif des douanes de 1907.

Dans ce cas, un échantillon de gypse à l'état brut avait été soumis à l'examen du conseil des douanes. On ne l'avait pas moulu fin comme les scories; mais on l'avait fait passer dans une machine et on l'avait broyé en fragments plus petits, afin de pouvoir s'en servir, selon ce que j'ai compris, pour des travaux en béton ou quelque chose de ce genre. Voici la décision du conseil des douanes:

Il est admis que les échantillons qui nous ont été soumis ont été broyés dans un concasseur.

Dans le cas qui nous occupe, le produit a été passé dans une moulange et moulu très fin.

Pour rendre notre décision nous avons choisi de petits échantillons; car si l'on déclarait qu'ils sont libres de tout droit, il ne saurait être question d'imposer des droits sur les plus gros morceaux de gypse.

Le Tarif des douanes de 1907 contient les clauses suivantes quant au gypse et aux produits qui en dérivent, à savoir:

Item 292—Gypse, brut, sulfate de chaux, libres à tous les tarifs.

Item 294.—Plâtre de Paris ou gypse, moulu et non calciné—Tarif préférentiel 10 p. 100; tarif intermédiaire, 12½ p. 100; tarif général, 15 p. 100.

Item 293.—Plâtre de Paris ou gypse, calciné, et plâtre préparé pour les murs, le poids du paquet étant compris dans le poids soumis au droit, par 100 livres—Tarif préférentiel, 8 cents; tarif intermédiaire, 11 cents; tarif général 12 cents ½.

Le conseil a décidé que le sens de "brut" dans l'item 292, signifie "à l'état naturel", non moulu, raffiné ou calciné. Si le fait de casser le gypse en petits morceaux est assimilé à une fabrication quelconque, le gypse cassé relèverait de l'item 208, à 30 p. 100, tarif général, comme produits de pierre fabriqués, non dénommés, tandis que le gypse moulu, un article de commerce plus relevé, ne paie que 15 p. 100 en vertu du tarif général.

"Brut" est un terme qui s'applique habituellement aux articles à l'état naturel, non finis ou raffinés.

Les matières brutes en terre, argile, sable, roche, etc., sont, règle générale, libres de droit, dans le Tarif de 1907: voir les item suivants, qui sont exempts de droit dans tous les tarifs, à savoir:

Item 296.—Pierre de rebut, non travaillée à la scie, au marteau ou au ciseau, qui ne peut servir pour les trottoirs, la construction ou le pavage.

Item 295.—Argile, comprenant la porcelaine l'argile réfractaire, et l'argile à tuyaux, à l'état de terre; gannister et sable; graviers; terres, à l'état brut seulement.

Item 296.—Silex, pierre à silex broyé, felspath, spath fluor, magnésite, pierre à savon, cliff, craie, pierre à porcelaine ou de Cornwall, broyée ou non.

Item 297.—Silex ou quartz cristalisé, broyé ou non.

La Alabastine Company, Limited, cite une décision rendue par les appréciateurs des Etats-Unis, déclarant que le gypse broyé est "Un article fabriqué en tout ou en partie non dénommé, sn vertu de l'article 6, du tarif des Etats-Unis, 1897".

Il n'existe pas de clause similaire quant aux droits dans le Tarif de douanes canadien de 1907.

Le gypse brut est sur la liste des produits admis en franchise au Canada, mais il n'en est pas de même aux Etats-Unis.

Sir WILFRID LAURIER: En a-t-on appelé de cette décision?

M. REID: Oui, voici la décision du conseil:

Il a plu à Son Excellence le Gouverneur général en conseil d'entendre l'appel interjeté par la Alabastine Company, Limited, de Paris (Ont.), d'une décision du conseil des douanes du 12 janvier 1909, déclarant que la roche gypsifère non réduite en morceaux susceptibles de passer à travers une claie d'un demi-pouce est exempte des droits prévus à l'article 292 du Tarif des douanes pour du gypse cru.

Il a plu à son Excellence en conseil, après audition des plaidoiries pour et contre l'appel, d'infirmer la décision du conseil des douanes, d'ordonner et déclarer, en vertu des articles 62 et 63 de la loi des douanes, que le droit sur le gypse, comme ci-dessus énoncé, est à payer par l'article 294 du Tarif des douanes comme gypse moulu et non pas calciné.

(Signé): F. R. Bennetts,
Sous-greffier du Conseil privé.

Il s'agit d'un appel au Gouverneur en conseil d'une décision des douanes, et, à cette réunion du conseil, ont été présents sir Richard Cartwright, M. Fielding, l'au-

teur du tarif; M. Paterson, le ministre des Douanes; M. Templeman, M. Brodeur, M. Oliver, de l'Ouest, qui, lui aussi, soigne les intérêts des cultivateurs; M. Lemieux, M. Pugsley, M. Graham et M. Murphy. Si c'est là une bonne décision, le laitier qui, à la sortie du four, est porté à une autre maison ou il est moulu et converti en un tout autre article de commerce serait alors sûrement assujetti à l'article 294, c'est-à-dire qu'il aurait des droits à acquitter. S'il a pénétré dans le pays en franchise, ça été hors la connaissance du ministre des Douanes. En tant que cela concernait le Gouvernement, nous n'en avons absolument rien su. La chose a été soumise, comme à l'ordinaire, au conseil des douanes. Après que celui-ci se fut prononcé sur la question, elle m'a été soumise avec des explications complètes. La décision prise par le conseil des douanes a eu certainement mon approbation.

Dans le cas où un article n'est pas mentionné dans le Tarif, le conseil est là pour dire quelle est celle des dispositions qui s'y applique. Il n'existe dans le Tarif aucun article connu sous l'appellation de laitier basique moulu. C'est pourquoi s'y applique la disposition en vertu de laquelle il est vendu. Monsieur le sous-commissaire des douanes me dit que cet engrais est importé d'Angleterre ou de Belgique, et que le droit est simplement de 5 p. 100.

M. CARROLL: Est-ce que la Cross Fertilizer Company de Sydney a fait au ministère des représentations relatives au prix de leurs produits comparativement à celui de l'article importé d'Angleterre ?

M. REID: La Cross Fertilizer Company aurait, si je ne me trompe, déclaré au commissaire que le prix qu'elle demandait avant la décision du conseil n'avait pas été changé depuis. Ce prix n'a pas été haussé

M. J. J. HUGHES: Comment se fait-il que l'importateur de cet article soit tenu maintenant de payer un droit?

M. REID: Il y a une décision du conseil des douanes. Au reste, comme l'a dit l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), le droit à 5 p. 100 m'ajouterait au prix que 50 cents par tonne. C'est là tout ce qu'il serait possible d'ajouter, même si le manufacturier de Sydney tirait avantage du prix; mais il ne l'a pas fait: le prix n'a pas été augmenté depuis la décision du conseil des douanes.

M. EMMERSON: De la Belgique, c'est 10 p. 100, et non pas 5 p. 100.

M. REID: En vertu du tarif de faveur, le droit est de 5 p. 100. Monsieur le commissaire me disait aujourd'hui même que l'article était importé d'Angleterre, et, en ce cas, c'est le droit de 5 p. 100 qui s'applique. L'honorable député de Westmoreland a fait d'une mouche un éléphant. Il a touché à plusieurs autres questions: la cherté de la vie, les prix de transport des marchandises sur l'Intercolonial, et ainsi de suite. Je n'essayerai pas de lui répondre ce soir sur ces points-là. L'honorable député devrait, je crois, être satisfait des explications données. Si jamais de nouveau il entreprend de défendre la cause des cultivateurs, j'espère qu'il aura mieux à nous présenter que ce qu'il nous a soumis ce soir.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.) : Après l'explication fort élaborée que le ministre des Douanes (M. Reid) nous a donnée, il se figure, je suppose, qu'il ne reste plus rien à dire, et qu'il serait présomptueux de ma part de vouloir prolonger cette discussion. Je n'en persiste pas moins à me croire obligé, quand l'occasion s'en présente, d'exprimer mon avis, surtout lorsque l'administration de mon honorable ami, le ministre des Douanes, est mise sur le tapis. Il n'est pas difficile de comprendre dans quelle position se trouve le ministre, ce soir, et je ne m'étonne point de l'entendre parler de cette affaire comme il le fait. Cinquante cents ! c'est une bagatelle pour le cultivateur, et dans la pensée du ministre, cela ne vaut pas la peine de s'y arrêter. Je lui dirai cependant que, s'il était cultivateur au Nouveau-Brunswick et s'il avait à acheter de 25 à 40 tonnes peut-être de ce produit, il s'apercevrait que cette taxe constitue un item digne d'attention. Ce droit, d'ailleurs, n'implique pas uniquement une hausse de 50 cents par tonne, mais, après que vous y avez ajouté le profit de deux ou trois intermédiaires, cela monte à un dollar par tonne. Comme de juste, l'honorable ministre n'a plus dans l'idée que des millions; il se soucie fort peu de ce que l'engrais coûte au cultivateur.

Il a parlé sur presque tous les sujets, sauf celui qui était en discussion. Il a commencé par dire que mon honorable ami de Westmoreland empêchait que l'on ne dépensât de l'argent pour les chemins. Ceci naturellement est hors de la question; mais, pour remettre les choses au point, que l'on me permette de rappeler ce qu'ont fait relativement à cette question des che-

mins mon honorable ami de Westmoreland et le ministre des Douanes. A la dernière session, le Gouvernement jugeait à propos, dans la bonté de son cœur, de demander que l'on votât $1,500,000 pour les chemins, et que cette somme fût dépensée en vertu d'une loi dite des grandes routes. Mais le Sénat canadien a, le 4, peut-être le 3 juin, fait un amendement à cette loi, amendement auquel cette Chambre n'a pas voulu acquiescer, comme l'a déclaré le premier ministre ou le ministre des Chemins de fer. Ceci se passait le 4 juin. Le 5 . . .

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas que ceci ait rapport à la question dont la Chambre est saisie. La motion à l'étude se réfère à certains articles du tarif, et il serait à désirer qu'on limitât la discussion à ce sujet.

M. CARVELL: Je ne savais pas qu'il m'était défendu de répondre à un argument apporté par le ministre des Douanes. Si je suis entré dans une discussion de cette affaire des grandes routes, c'est uniquement pour remettre les choses au point en ce qui concerne l'honorable ministre.

M. l'ORATEUR: C'est incidemment que le ministre des Douanes a signalé la chose, et, s'il était allé plus loin de ce côté-là, j'allais lui rappeler la règle, comme je l'ai fait pour l'honorable député de King (M. Hughes). Il me semble que l'honorable député de Carleton (M. Carvell) entre dans une argumentation qui va prendre beaucoup de temps.

M. CARVELL: Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur. Mais il viendra une autre occasion. C'est celui qui a voté contre le projet des grandes routes, et j'ai ici de quoi le démontrer.

M. l'ORATEUR: Cette observation me paraît absolument déplacée. Lorsque le président de la Chambre a rendu une décision, c'est le devoir d'un député de s'y conformer.

M. CARVELL: Je m'y conforme, monsieur l'Orateur. Mais une autre occasion viendra.

Accusé d'avoir par décret du conseil imposé des droits, le ministre dit: "Oh, mais, c'est ce que vous avez vous-même fait il y a sept ou huit ans". Et parce que nous l'avons fait une fois, le cabinet actuel prétend avoir le droit de tomber dans la même faute sans qu'on ait à l'en blâmer. Je suis encore à me demander s'il est un seul reproche fait au Gouvernement actuel auquel il n'ait pas répondu par cette réplique. Jamais depuis trois ans il n'a été dirigé contre le ministre un blâme au quel ils n'aient opposé cette excuse. Ç'à été le cas cet après-midi même à propos d'une autre motion. On nous l'a servie pareillement hier. Le ministre déclare que le conseil des douanes a rendu une décision il y a six ou sept ans en vertu de laquelle le gypse sous certaines formes était exempt de droits, décision que le conseil de la trésorerie a infirmé. Il importe peu que cela soit vrai ou que cela soit faux. Nous reprochons au ministre des Douanes d'avoir délibérément augmenté le prix d'un article absolument nécessaire aux travaux de nos cultivateurs des Provinces maritimes. C'est pour le cultivateur comme une matière première, et il la lui faut pour produire sa récolte. Nous accusons le ministre d'avoir, sans cause ni raison, augmenté ce droit. Il est amusant d'entendre le ministre dire: Cela est vrai, mais la chose a été faite par un fonctionnaire, et nous n'en savions absolument rien. Cet argument a été hier poussé jusqu'à sa limite la plus extrême. Le premier ministre, le ministre de la Marine et des Pêcheries et le directeur général des Postes nous ont tour à tour annoncé qu'ils ne savaient rien d'une chose qui avait été faite, ont-ils dit, dans le cours ordinaire des affaires. Et le ministre des Douanes lui-même ignorait tout de ce qu'avait fait le conseil des douanes dans le cours ordinaire de ses occupations. Je me demande si le ministre est bien sincère en faisant une assertion semblable. Quant à moi, je suis sincère en lui demandant s'il pense faire croire au pays que son conseil des douanes fait à la loi des changements en vertu desquels il est imposé des droits qui tirent de la poche des cultivateurs des milliers et des milliers de dollars sans que lui-même en sache rien. Il ne s'imagine sûrement pas que nous sommes innocents à ce point. Il ne doit sûrement pas s'imaginer que le peuple est aussi crédule que cela. Si la question lui était posée, s'il avait à y répondre carrément, le ministre, j'en suis sûr, n'oserait dire qu'il n'en a rien su.

Je le sais, il ne l'affirmerait pas, bien qu'il ait cherché à créer cette impression ici ce soir même. Il était au courant de la chose, il ne le saurait nier. Puisqu'il était au courant des choses, le Gouvernement l'était également. Aussi faut-il demander compte au Gouvernement de l'augmentation du prix de cet article, et il ne saurait mettre sa responsabilité à l'abri en se retranchant derrière la commission.

Mais, en dernière analyse, à quoi cela se résume-t-il, demande sans doute le minis-

tre? Voici. Un rapide coup d'œil jeté sur les Relevés du commerce et de la navigation m'apprend qu'au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1913 nous avons importé $539,905 valant d'engrais. Ce détail figure page 104 des Relevés en question, et page 471 on lit que nos exportations d'engrais ont atteint le chiffre de $1,679,806 et nos importations de scories seulement $92,425. Nous avons réussi dans une large mesure à répondre à la demande du marché national, ce qui représente un gros chiffre d'affaires, et nos exportations ont atteint le chiffre $1,679,000. Cependant nos importations s'élèvent à peine à $92,425, ce qui veut dire que presque les dix-neuf vingtièmes de toutes les scories utilisées dans la fabrication des engrais sont de production indigène. Ce n'est pas dans un but fiscal que le Gouvernement a grevé d'une taxe douanière cet article, puisque l'Etat ne perçoit guère que $9,000 à $10,000 de recettes et, d'après le ministre, seulement $5,000 ou $6,000. C'est à bon droit qu'il affirme que la masse de ces importations vient d'Angleterre. La statistique me manque pour le moment, mais je le sais, pour avoir déjà examiné la question, les deux tiers de ces scories viennent d'Angleterre. Mais le ministre pense-t-il convaincre le pays que les fabricants de scories n'ont pas majoré le prix de cet article acheté par les cultivateurs? Je le demande, pourquoi donc le fabricant de scories a-t-il demandé au Gouvernement d'imposer un droit sur cet article, s'il ne tenait pas à majorer le prix payé par le cultivateur? Il n'a rien à craindre de la concurrence étrangère, puisque l'importation de cet article au Canada est quantité fort négligeable. Il s'importe précisement assez de scories pour maintenir le prix au niveau de celui des marchés européens, en outre du prix de transport. Quand le fabricant de scories est venu demander au ministre de grever cet article de la taxe douanière, il visait à en majorer le prix payé par le cultivateur; or, en réalité, aujourd'hui, il exige du cultivateur un prix plus élevé, en dépit de l'affirmation du ministre des Douanes. Le député de Westminster l'a prouvé; la lettre de cet intelligent agriculteur, M. Fawcett, le prouve, et le bon sens nous dit qu'il en doit être ainsi.

Ce n'est pas pour le plaisir de la chose que les industriels canadiens viennent demander au Gouvernement de grever de droits certains articles. Chaque fois que l'article est frappé d'un droit, le fabricant en bénéficie, et quand ces scories sont grevées d'un droit supplémentaire de 5 à 10 pour 100, c'est le cultivateur qui paie de sa propre poche. Voilà pourquoi je blâme ce soir le ministre des Douanes. Je le sais, de tous les députés, je suis celui dont les électeurs sont le plus vivement intéressés à cette question. Sur $539,000 d'engrais importés au Canada, l'an dernier, plus de la moitié est venue dans mon propre comté, et les deux tiers de cette importation ont été utilisés tant par mon comté que par celui du député de Victoria (M. Michaud). L'an dernier, mes électeurs ont déboursé plus d'un demi-million de dollars pour engrais agricoles et les électeurs des comtés d'York, de Carleton, de Victoria et de Madawaska ont probablement payé $750,000 pour pareils engrais. C'est donc une chose de haute importance pour nos populations. Mais, s'écrie le ministre, c'est là une quantité négligeable; l'imposition d'une taxe douanière n'aboutit pas fatalement à la majoration du prix. J'affirme que cette taxe représente $50,000 à $60,000 payés par mes électeurs; et quand on ajoute à cela 10 pour 100 de droits sur le produit fabriqué, c'est 15 à 20 p. 100 qu'on ajoute au coût de cet article de première nécessité pour les cultivateurs des provinces de l'Est.

C'est là une question qui s'impose aux plus vives préoccupations du ministre, et il importe qu'il nous prouve plus clairement qu'il ne l'a fait ce soir que l'intérêt du pays et de son ministère demande l'imposition de pareille taxe. Sur quoi s'appu e-t on pour établir l'urgence de cette taxe? Je ne saurais me prononcer en expert en matière de scories basiques et le ministre ne saurait non plus le faire de science certaine, puisqu'à la question qu'on lui a loyalement posée à ce sujet, il a été impuissant à répondre. J'ai vu les scories sortir des hauts fourneaux, et presque tous mes collègues, sans doute, ont vu haler le laitier ou les scories. Le métal sort en un double courant, dont l'un constitue le métal en fusion et l'autre les scories. Le ministre le sait sans doute, ces scories sont recueillies en des moules où elles se durcissent, puis subséquemment on les expédie.

A Sydney, j'ai vu entasser des masses de scories, le long des aciéries. Soit qu'on produise ces scories par grandes masses pour expédition, comme je l'ai vu faire à Sydney, soit qu'on les verse dans un moule afin d'y recevoir une meilleure forme pour les besoins de l'exportation, ce sont toujours les mêmes scories. Peu importe du reste qu'on les baptise du nom de scories tout simplement ou de scories basiques.

Au dire des orateurs qui m'ont précédé ce soir, ces scories elles-mêmes ne possè-

dent guère la qualité d'engrais; ce n'est que dans la substance basique que réside et se concentre la qualité fertilisante. Cette substance constitue le véritable engrais, puisqu'elle y ajoute le phosphore, la potasse et l'ammoniaque. Au dire du député de Westmoreland, ces éléments y figurent dans la proportion de quatre, huit et dix, respectivement. L'engrais commercial, paraît-il, contient ces éléments dans la proportion de quatre, six et dix. Naturellement, la proportion de quatre, huit et dix fournirait le meilleur engrais. Mais on n'utilise les scories qu'à titre de substance propre à absorber les véritables éléments fertilisants, l'ammoniaque, la potasse et le phosphore. S'il en est ainsi, et c'est bien là ma conviction, comment le ministre est-il autorisé à faire figurer les scories parmi les engrais ? Bien qu'il ne l'ait pas affirmé, je suppose qu'en imposant ce droit il prétend que les scories deviennent un engrais, et voilà pourquoi il les grève du droit même dont il frapperait les engrais.

Pour en revenir au nœud même de la question, voilà que le ministre, à la demande des fabricants, ajoute délibérément, sans aucune raison valable, 60 à 75 cents par tonne au coût de la substance basique dans la fabrication de l'engrais; et après qu'on a réalisé deux ou trois bénéfices, il est évident qu'on fait payer aux cultivateurs un prix excessif pour cet article. Ce n'est nullement dans le but de créer des recettes qu'on impose cette taxe, puisqu'elle n'en produit pas. Au cours des six premiers mois de l'exercice en cours, nos importations de scories se sont élevées à $42,792, et à 5 pour 100 cela ne produirait guère que $2,000 ou $3,000 de recettes fiscales. Voilà pourquoi j'affirme que l'imposition de ce droit ne s'inspire nullement d'une pensée d'ordre fiscal; on obéit tout simplement aux sollicitations et aux injonctions des industriels canadiens; et en dernière analyse, on obtient un chiffre dérisoire de recettes, cependant que les cultivateurs de mon comté paient probablement plus de $50,000 de plus pour leur engrais. Je vois que le ministre esquisse un sourire. C'est là une quantité négligeable, prétend-il; je tiens à lui dire que c'est là une chose d'importance, et avant la fin de cette session il se convaincra que la question est de la plus haute importance.

M. CARROLL: Est-ce que les cultivateurs du comté sont obligés de soumettre ces scories à quelque procédé de fabrication, avant de s'en servir?

[M. Carvell.]

M. CARVELL: Non, presque tout l'engrais utilisé dans la région du fleuve Saint-Jean est l'article fabriqué. Nombre de personnes, à l'instar de M. Fawcett, affirment qu'on vole les cultivateurs—mais non, je dirai plutôt qu'on les force à payer un prix trop élevé pour cet article. Voici une lettre de M. Durost, un de mes concitoyens. Je voudrais avoir le temps de lire cette lettre, publiée dans l'"Observer" de Hartland, et qui édifierait parfaitement le ministre sur l'importance de cette question pour les cultivateurs de mon comté.

L'hon. GEORGE FOSTER: Si je ne me trompe, la question posée par l'honorable député (M. Carroll) est celle-ci: l'article utilisé par les cultivateurs du comté de Carleton sous ce nom, est-ce tout simplement les scories broyées, ou bien est-ce un engrais composé de scories et autres éléments?

M. CARVELL: C'est certainement un engrais; j'allais le faire observer. C'est l'engrais commercial, qui se vend de $40 à $42 la tonne, selon la qualité. L'engrais commercial se compose de scories comme base et intimement mélangé avec ces dernières se trouvent les véritables éléments fertilisants, quatre parties d'ammoniaque, six parties de phosphore et dix parties de potasse. Telle est la formule générale.

M. FOSTER: Le représentant du Cap-Breton pourrait-il me dire si l'article produit par la compagnie de Sydney est simplement la scorie broyée, ou bien la scorie broyée et mélangée avec les autres substances, formant ainsi un engrais composé?

M. CARROLL: C'est peut-être dans cette dernière catégorie que se rangent la plupart des produits de la compagnie Cross.

M. CARVELL: Ce sont uniquement les scories, et ailleurs on ajoute les autres ingrédients.

M. CARROLL: Les fabricants d'engrais qui se sont abouchés avec le Gouvernement relativement à ce droit fabriquent les scories et y ajoutent eux-mêmes les autres ingrédients et ils vendent ce produit à titre d'engrais.

M. CARVELL: C'est possible, mais il y a des milliers de tonnes de produits fertilisants manufacturés dans les provinces de l'Est, dans le Maine et dans tous les états de l'Ouest, avec des scories auxquelles on ajoute d'autres matières fertilisantes, de sorte que si la Cross Fertilizer Co. peut manufacturer un certain volume de ces fertilisants, elle doit en vendre une plus grande proportion, simplement composée de scories,

qu'elle cède aux autres fabriques des fertilisants pour entrer dans des mélanges. Aussi l'honorable député de Westmoreland demandait s'il n'était pas préférable que le cultivateur fasse lui-même le mélange, achète ses scories, importe le nitrate, la potasse et le phosphate et les mêle pour économiser $15 par tonne. Mais peu importe qui fait le mélange, les scories forment la base même du produit et c'est sur cette base que le Gouvernement a imposé un droit. En agissant ainsi, il a augmenté de 50 ou 75 cents le prix d'une tonne, et je ne m'occupe pas si le mélange est fait par la Cross Co., la Windsor Co., la St. John Co., ou par le cultivateur dans sa grange, la question est qu'il revient à un dollar de plus qu'il ne devrait coûter au cultivateur.

C'est là la vraie question et celle que nous devons décider ce soir dans cette résolution. Je crois que le ministre des Douanes devrait aller encore plus loin; il devrait non seulement rapporter ce règlement, mais quand le tarif sera présenté il devrait laisser entrer en franchise tous les fertilisants.

Ne venez pas nous dire: Vous n'avez pas admis en franchise les fertilisants. J'étais à la Chambre en 1907 quand le bill du tarif a été voté et en particulier j'ai essayé d'obtenir la franchise pour les fertilisants. (Exclamations.)

Nos honorables collègues se mettent à rire chaque fois qu'on dit quelques chose; ils répondent: "Vous n'en avez rien fait vous-mêmes." C'est toujours l'argument "ad hominem".

M. FOSTER: Je crois que j'ai déjà entendu cela, il y a quelques années.

M. CARVELL: L'industrie des fertilisants dans les Provinces maritimes n'était qu'une chose peu importante en 1907. Les statistiques prouveront qu'on n'utilisait pas dans les Provinces maritimes, en 1907, un quart, un cinquième, un dixième des fertilisants qu'on emploie aujourd'hui. Les importations au Canada pendant l'exercice terminé au 31 mars 1906, des fertilisants soumis aux droits, se sont élevées à $157,519 seulement, tandis qu'au cours des dix premiers mois de l'exercice actuel, nous avons importé de ces produits pour une valeur de $300,000. Ce n'est qu'une très petite proportion du montant qui est réellement employé, car nous en manufacturons chez nous, comme vous pouvez le voir; c'est maintenant une industrie importante, nous utilisons les scories provenant des Sydney Steel Works et, comme je l'ai dit, le produit est fabriqué par beaucoup de compagnies, par la Cross Company et par les cultivateurs.

Donc, en 1907, c'était un produit comparativement de peu d'importance. Aujourd'hui c'est un produit de première grandeur sans lequel le cultivateur des Provinces maritimes ne peut pas produire de pommes de terre, et on me dit qu'en Nouvelle-Ecosse on peut difficilement obtenir des fruits sans en faire usage. C'est un produit de première nécessité et il est aussi important qu'il entre en franchise que d'exempter le blé de tous droits pour l'avantage des cultivateurs de l'Ouest. C'est aussi important pour le cultivateur du comté de Carleton d'avoir des fertilisants en franchise que toute autre chose au monde que je pourrais imaginer, et j'espère qu'il résultera de cette discussion que non seulement le ministre des Douanes fera disparaître ce règlement nuisible du conseil des douanes, mais qu'il fera en sorte, quand le tarif sera présenté, de mettre ce fertilisant sur la liste des produits qui jouissent de la franchise absolue. Alors, les cultivateurs qui sont obligés d'acheter ce fertilisant très coûteux, sans lequel ils peuvent difficilement se livrer à la culture, pourraient économiser au moins $6 ou $7 par tonne, ce qui, dans quelque cas, est la différence presque complète entre le succès et la faillite pour l'industrie agricole au Nouveau-Brunswick.

M. A. K. MACLEAN (Halifax): Monsieur l'Orateur, dans les quelques minutes que j'emploirai à discuter la motion de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), je n'essayerai pas de discuter l'effet de l'interprétation de cet article spécial du Tarif des douanes que l'on discute, sur le prix du produit et ses conséquences générales sur les consommateurs de fertilisants. Ces points ont été complètement et clairement exposés par les honorables députés de Westmoreland et de Carleton, et je pourrais difficilement ajouter à ce qu'ils ont dit, même si j'en avais le désir. Le point important que vise la motion est l'interprétation d'un article du tarif des douanes, pour savoir si la décision du conseil des douanes qui a interprété l'article du Tarif est bien conforme. D'après moi, la loi n'autorise pas la décision rendue par le ministre et le conseil des douanes.

Cette discussion roule sur deux articles du Tarif, l'article 372, scories de hauts fourneaux qui jouissent de la franchise et l'article 663 qui est celui que le département

des Douanes invoque pour appuyer la décision qu'il a rendue. L'article 663 du Tarif est ainsi conçue:

Fertilisants composés ou manufacturés, 10 p. 100 (d'après le tarif général).

Il s'agit de savoir si les scories basiques ou scories de hauts fourneaux qui sont, je crois, une seule et même chose quand elles sont importées en poudre au Canada, entrent en franchise ou sont soumises à un droit de 10 pour 100 en vertu de l'article 663 relatif aux fertilisants.

Je serais porté à croire, si nous n'avions pas d'autre preuve ou d'autorité que le tarif des douanes lui-même, qu'il est évident que la théorie de l'honorable député de Westmoreland est absolument juste et bien fondée en vertu de l'interprétation du tarif. Les scories de hauts fourneaux, je l'ai déjà dit, sont importées en franchise. Cet article n'établit aucune différence entre l'état brut des scories telles qu'elles sortent du haut fourneau et les scories en poudre ou réduites en bouillie quelconque et je crois que c'est une interprétation juste et logique de dire que les scories de hauts fourneaux peuvent être importées en franchise, soit à l'état brut soit en poudre.

Examinant de nouveau l'article 663, nous trouvons que "les fertilisants composés ou manufacturés" sont soumis à un droit de 10 p. 100. Je ne comprends pas comment le département des Douanes peut prétendre que ces scories de fourneaux en poudre sont un produit fertilisant. Le ministre admet que c'est simplement un élément et non une partie constituante d'un composé et que ce n'est pas un produit manufacturé; par conséquent je dis, en prenant en considération ces deux articles, que les scories de hauts fourneaux, en poudre, sont évidemment importables en franchise. C'est une question importante à plus d'un titre. Les fonctions du département des Douanes sont purement administratives, ministérielles et jusqu'à un certain point judiciaires. Elle ne sont assurément pas législatives et ce serait un malheur pour le pays, si dans l'établissement des tarifs le département des Douanes pouvait s'arroger des pouvoirs législatifs, particulièrement pour augmenter le taux ou les taux des tarifs. C'est l'objection que les honorables députés de l'opposition ont, j'imagine, contre la décision du département. Je crois que c'était clairement l'intention du Parlement—et le Parlement seul fait le tarif du pays et non le département des Douanes—que toutes les parties constitutives qui entrent dans la manufacture des fertilisants soient admises en franchise au Canada. Si les honorables députés veulent lire l'article 662, celui qui précède immédiatement l'article en discussion, ils verront que les fertilisants . . . .

...non manufacturés, y compris les phosphates naturels, la Kainite ou les sels de potasse allemands et la potasse minérale allemande; la poudre d'os, les os carbonisés et la cendre d'os; les débris ou déchets de poisson et les engrais animaux ou végétaux,

. . . . étaient admis en franchise et ces articles ont été délibérément exemptés de droits par le Parlement pour fournir aux fabricants de fertilisants leurs matières premières au plus bas prix possible. L'article suivant 663 prévoit un tarif pour les produits manufacturés.

Or, si c'était l'intention du Parlement—et c'est évident—de permettre que des articles comme les phosphates naturels, les sels de potasse allemands, la poudre d'os, les détritus de poisson, entrent en franchise, n'est-il pas logique et clair que c'était aussi l'intention du Parlement d'admettre en franchise les scories de hauts fourneaux, en poudre, parce qu'elles forment une des parties constituantes d'un produit fertilisant. Pour ce motif, je dis qu'il est visible—du moins c'est parfaitement clair pour moi et je crois que ce devrait l'être pour tous les honorables députés d'une façon générale—que la décision du département des Douanes est erronée et que l'objection présentée par l'honorable député de Westmoreland est bien fondée. De plus, prenez l'article relatif au feldspath, qui est un élément de la fabrication des fertilisants; il est aussi sur la liste des objets en franchise. Combiné avec des détritus de poisson, il forme un des fertilisants les plus riches au monde et pourtant notre tarif a prévu que le feldspath entrerait en franchise et il n'y a absolument pas de distinction prévue dans le tarif pour savoir si le feldspath est importé brut ou en poudre. Je répète que c'était clairement l'intention du Gouvernement responsable de l'élaboration du tarif et du Parlement qui l'a adopté que les matières premières entrant dans la fabrication des produits fertilisants composés soient admises en franchise dans le pays. Le ministre des Douanes a invoqué, pour défendre la décision de son département, une décision prise il y a quatre ans par le conseil des douanes, à propos du gypse. Je prétends que le cas n'est pas comparable à celui que nous étudions. D'après l'article 292 du Tarif, le gypse naturel entre en franchise et je voudrais faire observer aux honorables députés que le gypse naturel entre en franchise et que s'il n'est pas naturel il est soumis à un droit. Naturelle-

ment la question se présentera, quand il y aura importation de gypse, de décider s'il est naturel ou non. Dans ce cas le gypse est entré apparemment au Canada en poudre ou manufacturé. Le gypse était réduit à un petit volume et le département des Douanes avait à décider si le gypse était naturel ou manufacturé, et je crois que le département des Douanes s'est trompé et que l'appel a été accepté avec raison par le conseil de la trésorerie. Je prétends que rien n'autorisait on ne donnait le droit au département des Douanes de rendre la décision qu'il a donnée au sujet de la question qui nous occupe.

Il est évident que la politique constante du Gouvernement a été d'admettre en franchise les matières premières servant à la fabrication des engrais artificiels, afin d'en permettre la fabrication dans le pays, dans les conditions les plus avantageuses possibles. Il n'y aucun doute, non plus, que la motion déposée par l'honorable député de Westmoreland est bien fondée, en fait et en droit. Je considère que la décision rendue par le département des Douanes est erronée; je ne crois pas qu'il soit possible de soutenir le contraire. Si le ministre des Douanes n'est pas disposé à admettre que la décision est erronée, il pourrait au moins nous accorder le bénéfice du doute.

(L'amendement de M. Emmerson est mis aux voix et rejeté.).

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Boivin,	Marcile (Bagot),
Cardin,	Martin (Montréal,
Clarke (Essex),	Ste-Marie),
Cruise,	Michaud,
Delisle,	Molloy,
Demers,	Murphy,
Ethier,	Nesbitt,
Fortier,	Neely,
Gauthier	Oliver,
(St-Hyacinthe),	Pacaud,
Gauvreau,	Papineau,
German,	Pardee,
Hughes	Proulx,
(King((I.P.-E.),	Reid (Restigouche),
Kyte,	Robb,
Lachance,	Séguin,
Lafortune,	Sinclair,
Lanctôt,	Thomson
Laurier (sir Wilfrid),	(Qu'Appelle),
Law,	Truax,
Maclean (Halifax),	Verville,
MacNutt,	Warnock,
McCoig,	White
McCraney,	(Victoria) (Alb.).—44.
McMillan,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Alguire,	Armstrong
Ames,	(York) (Ont.),
Arthurs,	Lewis,
Ball,	McKay,
Barker,	McLean
Barnard,	(Queen) (I.P.-E.),
Barrette,	Marshall,
Beattie,	Meighen,
Bennett (Simcoe),	Merner,
Best,	Mondou,
Blain,	Morphy,
Blondin,	Morrison,
Boulay,	Munson,
Bowman,	Nantel,
Boyce,	Nicholson,
Boys,	Paul,
Brabazon,	Perley,
Bradbury,	Rainville,
Broder,	Reid (Grenville),
Burnham,	Roche,
Carrick,	Rogers,
Clark (Bruce),	Schaffner,
Clarke (Wellington),	Sexsmith,
Coderre,	Sharpe (Lisgar),
Cromwell,	Sharpe (Ontario),
Crothers,	Shepherd,
Edwards,	Smith,
Elliot,	Smyth,
Foster	Stanfield,
(King) (N.-E.),	Steele,
Fripp,	Stevens,
Garland,	Stewart (Hamilton),
Gauthier (Gaspé),	Sutherland,
Girard,	Taylor,
Glass,	Thompson (Yukon),
Hanna,	Thornton,
Hazen,	Wallace,
Henderson,	Webster,
Hepburn,	Weichel,
(Victoria) (Ont.),	White (Renfrew),
Hughes	Wilcox,
Kemp.	Wilson (Wentworth),
Lavallée,	Wright—83.
Lespérance,	

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Borden,	Clark (M.),
Macdonell,	Tobin,
Middlebro,	Ross,
Morris,	Turgeon,
Walker,	Loggie,
Nickle,	Lapointe (E.),
Foster (A. de W.),	Carroll,
Cockshutt,	Charlton,
Bellemare,	Brouillard,
White (Hon. W. T.),	Emmerson,
Davidson,	Chisholm (Wm.),
Currie,	Wilson (C. A.),
Stewart,	McKenzie,
Porter,	Champagne,
Northrup,	Devlin,
McCurdy,	Pugsley,
Fisher,	Boyer,
Doherty,	Marcil,
Green,	Buchanan,
Achim,	Bourassa,
Clements,	Knowles,
Armstrong (J. E.),	Gordon,
Chabot,	Béland,
Jameson,	Martin (W. M.),
Lalor,	Richards,
Thoburn,	McCrea,
Lancaster,	Guthrie,
Hartt,	Lovell,
Aikins,	Turiff.
McLeod,	Carvell,

Burrell,	Douglas,
Sévigny,	Power,
Pelletier,	Lemieux,
Monk,	Bureau,
Fowler,	McLean (H. H.),
Tremain,	Chisholm (A. W.),
Rhodes,	Macdonald,
Baker,	Kay,
Cochrane,	Graham,
Bristol,	Bickerdike,
Clare,	Cash,
Forget,	Lapointe (L. A.),

M. MICHAEL CLARK: J'ai pairé avec le très honorable premier ministre. Sans cela, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. GRAHAM: J'ai pairé avec l'honorable ministre des Chemins de fer. Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. EMMERSON: J'ai pairé avec l'honorable ministre des Finances. Sans cela, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. CARVELL: J'ai pairé avec l'honorable député de York, N.-B. (M. McLeod). Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. PELLETIER: J'ai pairé avec l'honorable député de Rouville (M. Lemieux). Si j'avais voté, j'aurais voté contre l'amendement.

M. DOHERTY: J'ai pairé avec l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil). Si j'avais voté, j'aurais voté contre l'amendement.

M. DOUGLAS: J'ai pairé avec l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Burrell). Si j'avais voté, j'aurais voté pour l'amendement.

M. NORTHRUP: J'ai pairé avec l'honorable député de Wright (M. Devlin). Si j'avais voté, j'aurais voté contre l'amendement.

M. l'ORATEUR: Les sténographes du hansard m'ont fait savoir que les noms des députés qui ont pairé ne sont pas toujours rapportés fidèlement, parce que les honorables députés ne déclarent pas d'une voix assez forte avec qui ils ont pairé.

(La motion principale est adoptée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Département du Travail.—Loi concernant les différends en matières industrielles, $25,000.

M. VERVILLE: Je n'étais pas présent, vendredi dernier, quand le budget du département du Travail est venu en discussion, mais j'ai lu dans les Débats les discours prononcés par les honorables députés de la gauche et je ne répéterai pas ce qui a déjà été dit. Dans les quelques remarques que j'ai à faire, je me propose de dire franchement à l'honorable ministre du Travail ce que les ouvriers pensent de lui comme chef de ce département.

J'ai lu très attentivement le rapport du commissaire Price. J'ai été surpris de voir que les lettres des mineurs de l'Ouest ont été publiées dans ce rapport et qu'un très petit nombre des lettres adressées au département du Travail ont été rendues publiques. Il me semble qu'en justice pour les deux parties, un rapport fait par un commissaire royal devrait exposer les deux côtés de la question.

Il est vrai que j'ai demandé le dépôt de tous les documents, mais cela prend toujours un certain temps. C'est peut-être une des raisons pour lesquelles le budget du département du Travail, cette année, a été déposé avant le budget de presque tous les autres départements. Généralement, ce budget ne vient en discussion que vers la fin de la session. Je suis averti que j'aurai longtemps à attendre avant que les documents que j'ai demandés soient déposés. L'an dernier, à la date du 5 avril, j'ai demandé le dépôt d'un rapport concernant un cadenas et une clef. Le rapport a été déposé la semaine dernière et il ne contenait ni cadenas ni clef.

Je maintiens que ce rapport du commissaire Price n'est pas absolument exact et je crois réellement qu'il a été copié sur un rapport fait en 1903. Il me fait l'effet d'avoir été rédigé avec l'intention de faire croire au public que tous les torts sont du côté des ouvriers. Je ne veux pas du tout prétendre que les ouvriers sont parfaits et n'ont rien à se reprocher. Pour trouver des hommes parfaits, soit parmi les patrons ou les ouvriers, ce n'est ni dans cette Chambre ni dans le pays en général qu'il faudrait chercher.

En justice pour les intéressés, les deux côtés de la question auraient dû être portés à la connaissance du public. Je sais que plusieurs lettres ont été adressées au ministre et il est probable qu'il nous donnera lecture de quelques-unes. En voici une que je me propose de communiquer à la Chambre et à laquelle le ministre a tout simplement répondu: "La question sera mise à l'étude". Il y a déjà un certain temps que cette lettre a été écrite et le ministre étudie encore la question. Cette lettre qui est publiée dans le rapport du com-

missaire a été écrite par les mineurs et porte la date du 30 septembre 1913:

L'honorable T. W. Crothers,
Ministre du Travail.

Monsieur le ministre,

Il y a quelque temps, si vous vous rappelez, à l'hôtel Wilson, vous avez dit que s'il était en votre pouvoir de faire quelque chose pour les ouvriers, vous le feriez avec plaisir. Je vais m'efforcer de vous faire un exposé complet des difficultés dans lesquelles nous nous trouvons à l'heure présente. Des injustices flagrantes ont été commises envers nos camarades et les compagnies refusent de donner la moindre explication. Elles ne veulent pas recevoir nos comités et nous réclamons le droit d'exiger, en tout temps, les raisons pour lesquelles nos camarades sont congédiés.

Les compagnies refusent de nous reconnaître ce droit et que voyons-nous? Les compagnies nous menacent d'un "lockout"; nos camarades sont obligés de faire partie de ce qu'on appelle les "gas committees" et nous ne voyons pas d'autres raisons pour lesquelles on voudrait les traiter autrement que les autres.

Il va sans dire que les compagnies sont en état d'établir qu'elles n'agissent pas avec défaveur à l'endroit de nos camarades si à cause de leur attitude aux "gas committées", mais elles ne présentent la moindre raison qui établisse pourquoi elles ont congédié ces hommes, et c'est précisément ce que nous voulons savoir—s'il existe un moyen quelconque de les forcer de nous apprendre pourquoi on leur permet de renvoyer ces hommes, sans qu'elles soient tenues d'observer certaines formalités d'enquête. Voilà la seule question en litige. S'il existe un remède quelconque à cette situation pénible, nous aimerions le connaître.

Espérant que vous étudierez immédiatement cette question et que nous recevrons bientôt une réponse..

On répondit à cette lettre qu'on étudierait le contenu de cette dernière. Les ministres s'occupent encore de la question. Je ne suis pas prêt à dire que ces ouvriers ont fait tout ce qui était juste, mais je puis admettre qu'il y avait vérité et erreur de chaque côté. Tout d'abord, j'ai cru que lorsque le ministre a fait ce voyage dans l'Ouest, nous pouvions espérer que sa qualité de ministre lui permettrait d'unir ensemble les deux éléments en présence et que le ministre saurait règler le différend à l'avantage de la Colombie-Anglaise ainsi qu'à celui du Canada en général. Il me semble que le but de ce voyage qu'entreprenait le ministre n'était pas d'attribuer la responsabilité à ceux-ci ou à ceux-là, mais bien plutôt de tenter de faire conclure une entente dont les intéressés se fussent contentés. J'ai lu ce rapport. Je ne prétends connaître en fait d'exploitation ou de travaux de mines que ce que nous a appris une descente dans une mine, alors qu'il m'a été donné de constater la situation faite à ceux qui travaillent dans les entrailles de la terre. J'estime, en outre, que le commissaire n'avait pas raison de présenter un rapport semblable. A seule fin d'établir ce fait, je ne trouve de meilleur moyen que celui qui me permet de faire part à la Chambre d'une lettre que le ministre lui-même a reçue. C'est M. Farrington qui a écrit cette lettre. Le nom déplaît sans doute au ministre, parceque c'est celui d'un citoyen des Etats-Unis. Je sais que le ministre n'aime pas à traiter avec un habitant de la république voisine. Cependant, cet homme est certainement en meilleure posture que je ne le suis moi-même pour relever ce que ce rapport contient d'erroné. J'espère que la Chambre me prêtera son attention pendant que je lirai cette lettre que je tiens particulièrement à consigner aux débats, afin que les membres de la Chambre et que le public en général connaissent la nature du blâme que souvent on impute à ces messieurs lorsqu'on n'est pas parfaitement au courant de la situation minière dans l'Ouest:

L'hon. Thomas W. Crothers, C.R.,
Ministre du Travail du Canada,
Ottawa, Ont.

Monsieur,—J'ai eu la bonne fortune de recevoir une copie du rapport officiel adressé à votre ministère par le commissaire royal Samuel Price qui, si je comprends bien, a été nommé, suivant les dispositions d'un statut du Parlement fédéral, pour faire une enquête sur la grève des mineurs des houillères qui existe présentement à l'île Vancouver. Etant donné que j'ai eu la direction de cette grève, dès son origine, je crois être en état de discuter ce rapport, dans la conviction que je connais mon sujet, dans une mesure raisonnable; en ma qualité de représentant des ouvriers intéressés à cette grève, je sens que j'ai un permis pour les défendre contre le préjudice fait à leur cause, à la suite de l'impossibilité manifeste ou semble s'être trouvé le commissaire enquêteur de révéler la vérité. En conséquence—et ne pouvant vous rencontrer personnellement—je prends ce moyen de vous faire savoir que le rapport du commissaire royal ne comporte pas un exposé complet ou impartial de la situation qui existe ici. Une grande partie de ce rapport se compose d'une citation de l'opinion écrite d'un ancien commissaire, nommé lors de la grève de 1903: le ton de cette opinion est violent; les faits ne corroborent pas les affirmations qu'on trouve dans ce document et ce dernier est injurieux pour les mineurs de ce temps-là—Tout cela, cependant, est complètement étranger au différend actuel. Pourtant, il figure au rapport du commissaire Price. Evidemment on a voulu, par ce moyen, tromper le public et nuire aux ouvriers présentement en grève. De plus, travail destiné au Congrès, ce rapport est de nature à tromper et il n'a aucune valeur, en qualité de document historique, pour la raison que le commissaire n'a prêté qu'une attention distraite à l'examen de

la situation au point de vue des grévistes, alors qu'il a cherché partout une donnée quelconque qui excusât l'attitude inique qu'il a tenue à l'endroit des propriétaires de mines. Il a ajouté foi à la rumeur publique, lorsque celle-ci était de nature à nuire à l'union des mineurs, et il a trouvé des raisons pour excuser les procédés odieux des propriétaires de mines, en dépit de preuves tangibles de la culpabilité de ces gens.

Pour ceux qui connaissent assez ce qui se passe dans l'île, il est évident que le commissaire royal a basé la rédaction de son rapport sur les déclarations non établies des propriétaires de mines et de leurs satellites; d'autre part, il n'a pas fourni aux membres de l'union l'occasion de comparaître devant lui pour défendre leur attitude ou pour réfuter les assertions injustes de ces agents ennemis. Etant donnée la part importante que j'ai prise à cette grève, j'aurais dû, semblerait-il, connaître plus en détail cette affaire et m'attendre, pour cette raison, à rendre témoignage devant le commissaire enquêteur: toutefois, on ne m'a pas fourni la moindre occasion d'être entendu en qualité de témoin. En réalité, je n'ai rencontré le commissaire qu'une seule fois et encore était-ce par hasard, au cours d'un bref entretien que j'eus avec vous, à Vancouver, au cours de la première semaine de juillet. Je ne mentionne pas cela parce qu'on m'a ignoré, mais parce que cela fait voir que le commissaire ne se souciait pas beaucoup de connaître les faits.

En outre, j'ai fait une enquête sérieuse quant aux officiers locaux ou de districts impliqués dans cette grève, et j'ai constaté qu'un grand nombre de personnes influentes et actives parmi les grévistes sont unanimes à déclarer qu'elles n'ont pas eu l'avantage de comparaître devant le commissaire; nul d'entre ces gens ne savait que le commissaire était rendu dans l'île, ce qui indique encore son désir d'ignorer plutôt que de connaître la vérité.

Si l'on relie ce défaut de remplir son devoir à son parti pris évident en faveur des propriétaire des mines, et si l'on tient compte de cet empressement manifeste à connaître et à consigner dans ce rapport tout ce qui est de nature à jeter, même de loin, du mépris sur l'Association des ouvriers mineurs, on doit avouer que le rapport du commissaire royal manque complètement de justice à l'endroit des mineurs en grève.

Les mineurs ont soutenu avec persistance que la compagnie des houillères canadiennes, lorsqu'il s'agit de faire échec à une grève, emploie des Asiatiques, ce qui est défendu par les statuts provinciaux. Le commissaire a caché le véritable état de choses qui existe sous ce rapport, en faisant des comparaisons oiseuses et en n'indiquant pas le nombre d'Asiatiques employés, au cours des deux mois et demi écoulés depuis le 31 mai jusqu'au jour qu'il a terminé son rapport. Quoi qu'il en soit, acceptant ses chiffres comme termes de comparaison, nous trouvons que de tous les ouvriers employés dans toutes les houillères du littoral, au cours de l'année 1912, moins de 30 p. 100 étaient des Asiatiques et que du nombre d'hommes employés sous terre par la compagnie de houillières canadiennes, au cours de huit mois et demi, après que nos mineurs eurent quitté l'ouvrage, soit en mai 1913, la moyenne des ouvriers asiatiques représentait plus de 62 p. 100. Et si le commissaire avait tenu compte du nombre supplémentaire d'ouvriers employés durant juin et juillet et même jusqu'au 14 août, date de son rapport, il aurait trouvé que cette moyenne était beaucoup plus forte. Cependant, le commissaire dit:

> "Après une enquête minutieuse, j'ai constaté que les dépositions relatives à la distribution, sur une grande échelle, de certificats à des Orientaux qui n'ont pas les aptitudes requises, sont inexactes. D'après les chiffres obtenus du département des Mines, seulement 36 nouveaux certificats ont été accordés à des Asiatiques, depuis le commencement de la grève jusqu'au temps de l'enquête et l'examen de ces Asiatiques s'est fait conformément aux exigences de la loi—c'est la coutume suivie—et l'on n'a accordé des certificats qu'après que les examinateurs, au nombre desquels se trouvait l'inspecteur en chef des mines, eurent été convaincus que ces Asiatiques avaient le droit de les obtenir".

Il est généralement connu parmi les grévistes que des hommes employés, en qualité de briseurs de grève, dans les mines Cumberland de la compagnie des houillères canadiennes, sont blessés et se font même tuer, parce qu'ils ne connaissent pas la façon de se protéger contre les périls qu'offre le travail des mines. A ce sujet, le commissaire dit:

> "Les assertions faites au sujet de la sécurité qu'offrent quelques-unes de ces mines sont, pour ne pas dire plus, évidemment exagérées. On a prétendu établir que le pourcentage des accidents entraînant la mort, dans des cas des mines de la compagnie des houillères canadiennes, a augmenté d'au moins 200 p. 100 de 1911 à 1912, c'est faux, puisque en vérité, ce pourcentage n'est que 94 par 1,000, alors que celui de la province est de 2.32 par 1.000. En 1912, les affaires de cette compagnie indiquent une augmentation marquée, si on tient compte du volume des opérations de 1911; cependant l'augmentation était encore bien peu sensible et n'a représenté qu'un peu plus de la moitié de celle déjà constatée, les chiffres exacts étant de 2.12 p. 1,000, tandis que, dans le cas des accidents fatals constatés dans la province, on a compté en tout 3.92, en moyenne. Les états officiels indiquent qu'aux houillères Extension, il ne s'est produit d'accident entraînant la mort ni en 1911, ni en 1912.

Tout en concédant une augmentation de 200 p. 100 dans le nombre des accidents survenus en 1912, dans les mines mentionnées, le commissaire cherche à excuser ce sacrifice de vies humaines en disant que dans des houillères appartenant à d'autres compagnies on a compté un plus grand nombre de tués; il fait observer qu'aucun accident ne s'est produit aux mines Extension appartenant à la même compagnie, ni en 1911 ni en 1912; mais il néglige d'expliquer pourquoi on n'a pas eu d'accident dans ces houilleries. L'explication est simple. Au cours de l'année 1911 et jusqu'à la mi-septembre 1912, les mines Extension ont été exploitées par des hommes d'expérienec, et de la mi-septembre à la fin de 1912, elles restèrent inactives, parce que la compagnie ne pouvant recruter assez de Chinois et d'autres vagabonds inexpérimentés pour exploiter les mines Cumberland et Extension, de sorte qu'elle les paqueta

tous dans les mines de Cumberland où se produisit le nombre considérable d'accidents dont il a été question ; voilà ce qui a causé cette augmentation de 200 p. 100 dans le chiffre des accidents qui se sont produits aux mêmes mines de la compagnie, au cours de 1912. Mais que dire des accidents fatals arrivés dans les mêmes houillères, au cours de 1913? Huit mois environ de cette année s'étaient écoulés, lorsque le rapport du commissaire fut remis ; cependant, tout en parlant d'accidents, le commissaire a ignoré complètement ceux qui se sont produits, au cours de ce laps de temps. Pourquoi? A la fin de l'année 1912, les mines Cumberland avaient été fermées, durant trois mois et demi, à leurs anciens employés expérimentés et la liste des accidents mortels avait augmenté de 200 p. 100. Lorsque le commissaire soumit son rapport, les anciens employés avaient été expulsés depuis onze mois. Le nombre des mineurs inexpérimentés dont ou retenait les services avaient été augmenté ; la discipline était lettre morte à la suite de l'arrivée et du départ incessant d'ouvriers étrangers et la sûreté de la mine se trouvait menacée par suite du manque d'attention voulue. Il ne faut par oublier que ces mines, pendant les huit premiers mois et demi de l'année 1912, avaient été exploitées par des hommes du métier ; tous les ouvriers employés dans les mines étaient des hommes d'expérience et quand ils ont quitté le travail, les mines offraient autant de sécurité qu'il est possible d'en avoir.

Au début, les nouveaux ouvriers qui manquaient d'expérience ont profité de la sécurité offerte par les travaux des ouvriers précédents. Malgré cela, au bout de trois mois et demi, le nombre des accidents avait aumgenté de 200 p. 100.

En prenant ces chiffres pour base, on peut se faire une idée du nombre effroyable d'accidents qui ont dû se produire, dans des conditions moins favorables, pendant les mois suivants, et dont il n'est pas question dans le rapport. Le nombre de ces accidents a dû atteindre un chiffre formidable, mais le commissaire nous laisse dans une ignorance absolue à ce sujet, et il prend une tangente pour féliciter la compagnie.

Vous remarquerez que le commissaire dit :

"Les remarques faites au sujet de l'état d'insécurité de certaines mines sont pour le moins fortement exagerées." Ce passage du rapport est un accroc à la vérité ; les grévistes n'ont rien prétendre de tel. Au contraire, nous admettons que lorsque les mines sont exploitées par des ouvriers d'expérience, elles offrent autant de sécurité qu'autrefois. Notre prétention est qu'envoyer dans ces mines des ouvriers du calibre de ceux qu'on emploie actuellement, c'est les envoyer à une mort presque certaine ; ses malheureux sont sacrifiés sans pitié, pour empêcher que justice ne soit rendue et pour satisfaire la rapacité des propriétaires de mines.

Parlant de la question des salaires, le commissaire dit :

> Les mineurs qui font ce qu'on peut appeler la partie la plus scientifique du travail, reçoivent généralement de bons salaires allant de $3.30 jusqu'à $5, $6, $7 et même $7.50 par jour, selon la quantité de charbon qu'il extraient. Il n'est pas possible de se procurer des chiffres exacts concernant la moyenne du salaire dans toutes les mines, mais les gérants de la Canadian Collieries Co. évaluent la moyenne à $3.99½, pour tous les ouvriers travaillant à la surface, pendant les cinq mois qui ont précédé la grève. La Western Fuel Company donne comme moyenne, pour les salaires des mineurs, $4.86 et pour les autres ouvriers, $3.30. A Jinglepot, le gérant dit que le salaire moyen d'un mineur, pendant les mois qui ont précédé la grève, était de $5.05½ par jour. Les aides, les charretiers, les pousseurs et les autres journaliers reçoivent beaucoup moins ; leur salaire varie de $2.86 ou moins jusqu'à $3 ou $3.50.

Joint à d'autres détails du rapport, ce qui précède nous oblige à croire que les propriétaires de mines ont su s'introduire dans la confiance du commissaire royal. Il n'existe pas, déclare-t-il, de donées exactes quant à la moyenne de toutes les mines, mais les directeurs m'ont dit ceci et cela. Voudrait-il nous faire croire que les compagnies n'ont pas de livres? Si elles n'en n'ont pas, les directeurs sont-ils en mesure de fournir les moyennes qu'il cite lui-même? Et si elles en ont, que ne les a-t-il examinés au lieu de se renseigner auprès des directeurs avant de prétendre à se prononcer sur la question avec autorité et d'une façon éclairée?

Ce qui ajoute encore à l'absurdité de cette partie du rapport, c'est que le commissaire, au lieu de demander aux mineurs ce qu'ils pensent des salaires qu'ils gagnent, cite le témoignage du maire de Nanaïmo à l'appui des revendications des directeurs de mines. Il dit à ce sujet :

> "Au dehors, on semble généralement d'accord à reconnaître que l'intervention de l'union, à Nanaïmo notamment, est injustifiable. Devant la commission du travail, quand il n'existait à Nanaïmo aucun sujet de querelle, le maire de cette ville déclara que la situation des mineurs était excellente au point de vue pécunière et que, à son avis, les relations entre patrons et ouvriers étaient fort satisfaisantes".

Un certain nombre de mineurs de Nanaïmo ont, de même que le maire, rendu témoignage devant la commission du travail mentionnée dans la citation ci-dessus ; ils y ont signalé l'insuffisance des salaires, les punitions, les passe-droits, le mépris des lois, les vols et autres injustices dont les ouvriers sont victimes ; mais ce n'est pas cela que le commissaire tenait à savoir. Ce qu'il lui fallait, c'était une déposition tendant à démontrer que les mineurs recevaient des salaires suffisants ; voilà pourquoi il écarta le témoignage des employés pour insérer dans son rapport celui du maire. Peu lui important, à ce qu'il semble, que le maire n'eût pamais passé une seule journée à travailler dans les mines et ne fût pas en mesure de lui fournir de renseignements de première main et dignes de foi sur les conditions du travail et sur les salaires des mineurs. Le maire avait une tendance à affirmer avec les directeurs de mines que les ouvriers étaient bien payés, et cela suffisait pour que sa déposition fût jugée digne d'être mentionnée au rapport.

Puis, comme s'il avait voulu écraser les sceptiques de l'abondance de sa preuve, le commissaire invoque encore en ces termes le témoignage des directeurs :

> "Les directeurs disent encore qu'ils paient des salaires élevés, des salaires aussi élevés, à une ou deux exceptions près,

que ceux des autres camps miniers; que dans l'île de Vancouver les conditions sont, à d'autres égards, plus satisfaisantes qu'ailleurs et que les heures de travail, notamment, y sont beaucoup moins longues qu'aux Etats-Unis.'

Le commissaire tranche donc la question à sa propre satisfaction en se basant uniquement sur le témoignage partial des lieutenants des propriétaires de mines et sur la déposition d'un homme aussi peu compétent que le maire de Nanaïmo. On pourrait pardonner l'injustice faite aux ouvriers en ne l'attribuant qu'à la crédulité et à l'incapacité du commissaire si ce dernier n'avait inséré dans son rapport les quelques lignes suivantes où percent le manque d'énergie de son caractère, le peu de cas qu'il fait de la dignité et des convenances, sa haine des grévistes et son désir manifeste de soulever le sentiment populaire contre leur union:

"A l'avis de certaines personnes, les dignitaires de l'association des United Mine Workers sont à la solde des propriétaires de mines de l'Etat de Washington ou, en tout cas, agissent dans l'intérêt de ceux qui profitent de l'imbroglio de l'île de Vancouver."

Ce canard avait été conçu de toutes pièces et lancé par les propriétaires de mines dès le début de la grève dans le but d'effrayer les mineurs; mais on lui coupa immédiatement les ailes de si belle façon qu'il ne se trouva pas une seule personne intelligente pour y ajouter foi. Les propriétaires aux-même ne tardèrent pas à s'apersevoir que c'était là un expédient inutile; aussi ont-ils depuis longtemps cessé d'y recourir. Et si le commissaire avait été animé d'intentions avouables, l'avis de certaines personnes ne lui eût pas suffit avant de se faire l'écho de propos aussi malicieux, il aurait dû se convaincre par des preuves suffisantes. Si abondamment marqué au coin de l'inexactitude, du préjugé et de fraude que soit ce rapport, ce qu'il y a de plus méprisable, c'est que le commissaire ait permis aux propriétaires de mines de s'en servir pour nuire aux mineurs et à leur union, et livré les lignes suivantes à la publicité sans avoir même tenté de découvrir la vérité:

"Sur ce qui depuis l'origine du différend me paraît être le point décisif, les directeurs déclarent que leurs compagnies sont déterminées à ne pas reconnaître la United Mine Workers' Union et à ne pas entrer en pourparlers avec ses représentants. Cette détermination est motivée par, entre autres raisons, ce que l'association est dirigée par des socialistes et des agitateurs qui ne font aucun cas de l'intérêt du peuple canadien. Les compagnies prétendent que la United Mine Workers' Union a déjà jeté la perturbation ailleurs, et certains vont jusqu'à dire que les chefs ne restent à la tête de l'association qu'à cause de l'argent qu'ils y gagnent, et que ce n'est qu'à force de largesses qu'on peut les garder dans l'union."

Si le fait de vouloir briser les entraves de l'oppression, relever les salaires, améliorer les conditions du travail, abréger les heures de travail, relever le niveau de l'existence, protéger le faible contre le fort, mettre le droit à l'abri de l'injustice, instruire la jeunesse et soulager la misère des vieillards, prêcher la sobrité et la probité, faire renaître l'espérance au foyer et y apporter une plus grande somme de bonheur et de bien-être suffit à faire de nous des perturbateurs, eh bien! nous en sommes; quiconque ne l'est pas est un véritable fardeau pour le reste de l'humanité.

Nous nions que l'association soit dirigée par des socialistes. Si nous comptons quelques enthousiastes dans nos rangs—il s'en trouve jusqu'en l'île de Vancouver—dont le zèle politique est préjudiciable au syndicalisme ouvrier, il suffit de jeter un coup d'œil sur notre personnel officiel pour se convaincre que nous ne sommes pas au mains des socialistes; et l'examen de nos lois, de nos programmes et de nos usages eût appris au commissaire que l'union des Mine Workers of America est, à tous égards, absolument étrangère à la politique. Mais en ceci comme en toute autre chose d'ailleurs, il a mieux aimé s'en tenir à l'avis de gens prévenus contre nous que chercher à découvrir la vérité. Sous le rapport de l'intégrité et de la bonne foi, les chefs valent bien le commissaire et ceux qui l'ont renseigné; nous les mettons au défi de prouver le contraire. Quant à l'allégation générale, elle est dépourvue de valeur, n'étant appuyée d'aucune preuve. Je me trompe, elle a une certaine valeur en ce qu'elle fait voir que le commissaire était enclin à nous discréditer, qu'il s'est couvert de ridicule et s'est abaissé au rang de méchant diffamateur en se faisant l'écho d'une foule de propos d'énergumène absolument dénués de fondement.

Je ferai observer en passant que le commissaire s'est gardé de dire que la Western Fuel Company est en ce moment traduite devant les tribunaux de San-Francisco sous l'accusation d'avoir volé un demi-million au gouvernement des Etats-Unis. C'est là un simple fait, et les faits importent assez peu au commissaire. Cet incident ne jetant aucun discrédit sur les United Mine Workers of America, le commissaire a sans doute pensé que ce n'était pas la peine de le mentionner.

Je termine en disant que les mineurs de l'île de Vancouver ont été victimes d'affronts et d'abus sans nombre. On a manifestement dénaturé les faits dans le but de leur nuire. Ils ont été l'objet, de la part du gouvernement, de mesures tyranniques qui n'auraient jamais été tolérées aux Etats-Unis non plus qu'en Grande-Bretagne et en aucun autre pays de l'Europe; et les ouvriers deviennent de plus en plus convaincus que le gouvernement provincial est résolu à prendre le parti des patrons sans s'occuper de leurs affiliations internationales ni de leurs procédés à l'égard de leurs employés, et user en même temps de tout son pouvoir pour entraver la propagation de l'unionisme international.

Mes observations m'ont donné la conviction que l'on a de puissantes raisons de penser ainsi, et il est assez probable que le rapport du commissaire royal amènera votre ministère à partager cette manière de voir. Permettez-moi d'ajouter que les mineurs de l'île de Vancouver sont très éclairés. Ils se rendent compte de la valeur de l'unionisme international et ne se laissent pas prendre aux niaiseries des fanatiques qui crient à l'intervention d'agitateurs étrangers"; ils n'entendent pas non plus se désister de leur droit de s'affilier à l'association des United Mine Workers of America, et le plus tôt les patrons et le Gouvernement se rendront compte de cela et feront loyalement face à l'inévitable, le plus tôt on obtiendra la cessation de la grève.

A vous sincèrement,

Frank Farrington.

[M. Verville.]

Cette lettre est bien longue, je le sais, mais il est très important qu'elle soit consignée aux "Débats". Je m'abstiendrai de discuter le rapport, parce que l'auteur de la lettre en parle beaucoup mieux que je ne pourrais le faire moi-même. Ainsi que je le disais il y a un instant le ministre s'est rendu là-bas, et je sais que certains des ouvriers eussent beaucoup aimé à exposer leurs griefs; mais à ce moment précis, mon honorable ami était appelé en Angleterre: c'était vraisemblablement pour y apprendre comment on s'y prend pour mettre fin à une grève en cette partie-là du monde. Pas n'est besoin d'aller en Angleterre pour cela. Les grèves se règlent de consentement mutuel, quand c'est possible; dans le cas contraire, on use de rigueur. Il existe toujours quelque moyen d'amener les gens à s'entendre.

Je sais qu'il est assez difficile de dire si, à un moment donné, c'est d'une grève ou d'une contre-grève qu'il s'agissait—et plus d'un honorable collègue est de mon avis sur ce point. Les mineurs, à ce qu'on dit, avaient pris une couple de jours de repos ou peut-être même davantage, et quand ils retournèrent à l'ouvrage, on leur ordonna d'emporter leurs outils. C'est alors que se posa la question de savoir s'il y avait grève ou lockout. Au dire des propriétaires de mines, il s'agissait d'une grève. Nous sommes donc en présence de deux assertions contraires. Admettons que chacune des parties au différend aient un peu tort et un peu raison, le devoir incombe assurément au ministre du Travail ou à certains de ses fonctionnaires de s'employer de leur mieux à amener une entente. Il était probablement impossible, ainsi que le ministre le disait l'autre soir, de ménager une entente entre les intéressés. Si l'on ne peut faire que deux montagnes se rencontrent, on finit habituellement par amener deux personnes à se rencontrer.

Je ne blâme pas le ministre du Travail d'être parti en voyage, sachant qu'il tenait à prendre part aux délibérations du congrès des métiers et du travail en Angleterre. Ces délibérations étaient de la plus haute importance, et mon honorable ami comptait sans doute y puiser de précieux renseignements. Je ne veux rien dire de l'accueil qu'on lui a fait en Angleterre. J'ai eu l'occasion de rencontrer un membre de ce congrès, Will Thorne, député aux communes anglaises, qui fut délégué au dernier congrès qui s'est tenu à Montréal; il m'a appris que la réputation du ministre du Travail l'avait précédé en Angleterre et que l'accueil qu'on lui fit au congrès des métiers et du travail fut très froid.

J'insiste sur un point: c'est que le ministre dépose non seulement la correspondance entre le ministère et les mineurs, mais encore celle qui s'est échangée entre le ministère et les exploitants des mines. Il convient de se rappeler que la grève dure toujours, ce qui est préjudiciable à la masse de la population canadienne, et que le devoir nous incombe d'user de tous les moyens pour amener une entente.

Le ministre, j'en suis persuadé, est trop peu au fait des problèmes ouvriers pour être capable de mettre fin à cette grève. Je ne suis pas seul à penser que l'expérience est chose indispensable dans ce domaine. La formation de la mentalité dépend ordinairement des circonstances et de l'entourage. On ne peut s'attendre à ce que mon honorable ami soit capable de régler un différend de cette nature, puisqu'il ne se rend pas compte de la situation. Si l'honorable député de Nanaïmo (M. Shepherd) eût été ministre du Travail, je suis à peu près sûr qu'il aurait été capable de mettre fin à la grève, car il aurait su comment s'y prendre.

Nous ne pouvons pas nous attendre qu'avec toute son intelligence le ministre du Travail puisse la faire cesser; cela lui est impossible. Aussi, je dirais au premier ministre, s'il était présent, que je regrette de lui apprendre qu'il a commis une grande erreur lorsqu'il a choisi le présent ministre du Travail.

Celui-ci, il va sans dire, ne le croit peut-être pas, mais nous somme tous libres d'exprimer notre opinion. Parlons ouvertement; nous siégeons en comité, et autant vaut être sincère. Ce que je dirai au ministre peut n'être pas exprimé dans un langage parlementaire, mais les ouvriers canadiens disent que le ministre, en tant que ministre du Travail et en sa qualité de membre de la Chambre, "is a regular frost". Bien entendu, je ne sais pas ce que cela veut dire, l'anglais n'étant pas ma langue maternelle, mais voilà ce qu'ils disent.

Je sais que le ministre du Travail s'est rendu dans l'Est. Les journaux rapportent qu'il a déclaré que la situation ne laisse rien à désirer dans l'Est. Je le nie absolument. Je connais mon monde partout où je vais; je suis la foule, ceux qui souffrent. Je ne suis pas la foule de ceux qui ne manquent de rien, qui sont favorisés de toutes les manières, par le tarif ou autrement, des hommes qui n'ont pas de besoins, du moins qui n'ont pas besoin de trois repas

par jour. Lorsque vous vous trouverez parmi cette foule, vous vous apercevrez que la situation n'est pas aussi rose qu'on pourrait le croire.

J'ignore si mon honorable ami a fait cette découverte, mais j'ai pris des renseignements au sujet des Dominions Coal and Steel Works et j'ai constaté quel est le traitement accordé à ces pauvres mineurs dans cette partie du pays. Une douzaine ou plus d'entre eux, plutôt qu'un, est venue me trouver et m'apprendre comment ils sont traités.

Tout d'abord, les uns sont obligés de s'approvisionner au magasin de la compagnie. Il est vrai qu'on n'y vend pas plus cher qu'ailleurs, mais souvent les hommes doivent obtenir du bureau un certificat attestant qu'ils ont gagné une certaine somme d'argent. Cela veut dire que, s'il a été malade ou s'il y a eu de la maladie chez lui et qu'il n'ait pas pu travailler, il ne peut rien se procurer pour manger parce qu'il n'a rien gagné. Il est vrai que les ouvriers ne sont pas tenus de payer un loyer trop élevé, mais représentez-vous un homme qui gagne $1.40 à $1.50 par jour, qui, incapable de travailler parce qu'il est malade ou qu'il y a de la maladie à son foyer, ne peut pas se procurer de quoi manger parce que le magasin de la compagnie refuse de lui vendre.

On exige des mineurs une certaine somme pour les soins médicaux et pour le fonds de secours, etc., et on constatera qu'en plusieurs cas les ouvriers travaillant dans ces mines ont $331 par année pour vivre, lorsqu'ils travaillent tous les jours, et l'on m'apprend que quelques-uns d'entre eux doivent extraire 115,000 livres de houille par jour pour gagner $1.95. Que l'un de nous en fasse autant et il verra à quoi il se trouvera réduit au bout d'un jour, d'une semaine ou d'un mois. Voilà dans quelles circonstances plusieurs d'entre eux travaillent.

Je ne parle pas des mineurs ordinaires, mais d'autres catégories d'ouvriers. Je ne m'occupe jamais de ceux qui touchent de quatre à six dollars par jour, s'ils peuvent gagner cette somme pendant une journée d'une longueur raisonnable. Ce sont les gagne-petit qui sont traités le plus mal. Soit à Glace-Bay, à Sydney-Mines ou à Sydney, dans les aciéries, le sort des ouvriers des classes les plus pauvres est déplorable. Il est inhumain de les faire travailler onze, douze ou treize heures par jour.

Je suis d'avis que le département du Travail devrait se mettre immédiatement à l'œuvre pour tâcher que ces établissements emploient trois équipes d'ouvriers par jour.

[M. Verville.]

J'ai été dans les foyers de ces hommes; j'ai vu ceux-ci; je sais exactement comment ils vivent. Ce sont de purs automates; ils ne connaissent que le chemin de l'usine à leur foyer; ils n'ont pas le temps de penser, parce qu'ils sont trop fatigués; ils n'ont pas le temps de se reposer.

L'une des autorités à laquelle je parlais de la chaleur m'a dit: Il fait très chaud ici, mais on s'y accoutume. Je lui répondis que, si l'on poussait ce principe à ses conséquences extrêmes, ces hommes, pourvu qu'ils travaillassent là assez longtemps, pourrait remuer des charbons ardents dans un autre endroit sans se brûler.

Lorsqu'on convoque les ouvriers à une réunion dans l'une de ces villes, on trouve à toutes les portes des gens à la solde des compagnies. J'ai vu cinquante ouvriers venir à une réunion, regarder par la porte et dire: "Nous aimerions entrer, mais ces directeurs sont là et, si nous entrons, nous serons congédiés demain".

Le ministre dit que tout est parfait; les propriétaires de mines et les autres intéressés lui ont probablement fait entendre ce langage. Je conseillerais au ministre du Travail, quand il se rendra là-bas, de s'assurer des choses par lui-même et de ne pas se fier à la compagnie, pas même aux ouvriers. Qu'il y aille comme simple citoyen et qu'il se renseigne par lui-même. Lorsque le ministre voyage, il pourrait se tenir dans une voiture ordinaire comme tout le monde. Inutile de voyager dans un wagon spécial lorsqu'on va quelque part. Qu'il voyage dans une voiture ordinaire avec les gens du commun.

Le département du Travail devrait, sans plus tarder, prendre connaissance de la situation dans ces aciéries. Mon intention était de mettre le comité au courant de l'état de choses en question, et j'ai donné lecture de cette lettre parce qu'elle contient l'exposé complet de la situation au point de vue du mineur. Elle est écrite par un des organisateurs. Mon honorable ami objectera que c'est un Américain, qu'il est payé pour agir ainsi, et que s'il agissait autrement, on le mettrait à la porte. Je pourrais répondre à mon honorable ami que lui-même est payé pour le travail qu'il fait en ce moment, et que s'il ne l'exécutait pas, la Manufacturer's Association dirait: Il faut le mettre dehors.

J'espère que lorsque mon honorable ami le ministre du Travail sera nommé juge, le Gouvernement actuel lui donnera pour remplaçant, à la tête du département du Travail, un homme du métier. Quel que soit le ministère au pouvoir, que ce soit le Gouvernement actuel ou celui qui l'aura

remplacé, j'estime qu'il ne remportera jamais aucun succès tant qu'il n'aura pas comme ministre du Travail un homme du métier. Lorsque John Burns est devenu ministre, je ne vois pas que le prestige du gouvernement anglais en ait été aucunement diminué aux yeux de l'univers. Lorsque M. Wilson sortit des rangs des mineurs des Etats-Unis pour faire partie du gouvernement de Washington, je ne vois pas que ce gouvernement soit tombé dans l'opinion. Loin de là, ces gouvernements ont remonté dans l'estime générale. A moins que le Gouvernement actuel, ou celui qui le remplacera, ne trouve dans le pays, pour en faire son ministre du Travail, un homme du métier, un homme comprenant parfaitement les griefs de la classe ouvrière ou de la classe des employeurs, qu'on ne s'attende pas à obtenir de résultats bien brillants de l'administration du département du Travail. Le ministre du Travail devrait être quelqu'un de suffisamment pratique pour se rendre compte de l'état des choses, et ne pas chercher à s'abriter derrière toutes sortes de subterfuges dans l'espoir de donner le change à la classe ouvrière. Ces remarques ne s'adressent pas seulement au Gouvernement actuel; mais je prétends que le Gouvernement actuel, ou tout autre qui viendra après lui, n'obtiendra pas de résultats satisfaisants de son administration du département tant qu'il n'aura pas mis à sa tête un homme ayant des connaissances pratiques, ayant fait une étude à fond des conditions économiques, non pas d'une manière superficielle, mais à un point de vue pratique. Je ne crois pas que le ministère donne suite à ma recommandation, et probablement que le Gouvernement qui viendra après celui-ci ne s'en préoccupera pas davantage; mais ce n'en est pas moins mon avis, et le temps saura dire si j'ai tort ou raison.

M. SHEPHERD : L'honorable député a déclaré qu'un ouvrier devait miner 115,000 livres moyennant $1.95.

M. VERVILLE: J'ai voulu dire "manipuler."

M. SHEPHERD : Qu'est-ce que l'honorable député entend par " manipuler"? Il ne veut pas dire miner?

M. VERVILLE : Non.

M. SHEPHERD: Cela ferait 51 tonnes, et il serait impossible pour un mineur de miner cette quantité.

M. VERVILLE : Certains de ces ouvriers ne reçoivent pas plus de 13 cents la tonne brute pour charger le charbon.

L'hon. M. CROTHERS (ministre du Travail): Monsieur le président, avant de tenter de répondre aux observations de l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville), je vais profiter de ce que l'honorable député de Humboldt (M. Neely) est dans la Chambre pour lui signaler certaines déclarations évidemment inexactes faites par lui vendredi dernier en cette enceinte pendant que nous étions formés en comité. Dans cette circonstance, comme on le verra à la page 502 du compte rendu des Débats, il a affirmé ce qui suit:

Je parcourais par hasard, l'autre jour, la liste du Service civil.

C'était par hasard, bien entendu.

. . . et, je constatai que pour l'exercice clos le 31 mars 1911, la liste des employés du département du Travail comprenait vingt et un noms. La liste de la dernière année en contient trente-neuf. Dans l'intervalle d'un peu plus de deux ans, ce département, qu'on peut ranger dans la catégorie des non-productifs au point de vue matériel, a presque doublé son personnel, et quel en est le résultat net?

J'ai ici les documents législatifs de 1911, et si l'honorable député veut se reporter à la page 276, il verra que le personnel de ce département se chiffrait par 24, et non par 21. Si, d'autre part, il veut avoir l'obligeance de consulter le rapport de l'année dernière, il constatera aux pages 369 et 370 que le personnel, au lieu d'être passé de 21 à 39, est passé de 24 à 30.

M. MACDONALD: Le budget nous indique que le nombre des employés l'année dernière était de 35, et non pas de 30

M. CROTHERS : Sur ces trente-cinq, il se trouvait neuf vacances qui n'ont pas été remplies.

M. MACDONALD: Devez-vous les remplir maintenant? Vous demandez dans vos prévisions budgétaires le traitement de 36 fonctionnaires.

M. CROTHERS: Oui, il y a neuf vacances et 36 emplois sont mentionnés dont les prévisions budgétaires de l'année.

M. MACDONALD : Allez-vous remplir ces vacances ?

M. CROTHERS: Elles existaient l'an dernier et je ne les ai pas remplies.

M. MACDONALD: Pourquoi demandez-vous qu'on vous vote les salaires si vous ne voulez pas les combler?

M. CROTHERS: Peut-être mon honorable ami ignore-t-il la coutume suivie par les différends ministères? Si un employé est promu à une position plus élevée le salaire

est voté pour l'emploi qu'il quitte, bien qu'il soit vacant et qu'il puisse l'être pendant des années, jusqu'à ce qu'un successeur lui soit nommé. C'est une pratique quelque peu étrange, mais elle était en usage lorsque nous sommes entrés en fonctions et elle l'est encore. J'attire l'attention du comité sur la déclaration tout à fait inexacte faite par le député de Humboldt, lorsqu'il a prétendu qu'en 1911 le nombre des fonctionnaires était de 21, alors qu'il aurait pu constater par les documents qu'ils étaient 24. Il prétend que l'an dernier le nombre en était de 29, tandis qu'il était de 30.

M. NEELY: L'honorable député serait-il assez bon pour me passer les documents de la session de 1911?

M. CROTHERS: Oui, avec plaisir. L'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) a lu une longue lettre soi disant de M. Frank Farrington. C'est le même homme qui nous fournit les renseignements qui jettent des flots de lumière sur l'origine et le but des troubles ouvriers qui existent à Vancouver depuis une année et demie.

M. NEELY: Ces documents de la session portent la date de 1912.

M. CROTHERS: Non, l'honorable député constatera que bien qu'ils soient marqués 1912, ils concernent l'année 1911.

M. NEELY: 1912 est la date mentionnée.

M. CROTHERS: Oui, mais ils donnent la liste des fonctionnaires de 1911 et si l'honorable député veut bien remonter à la tête de la liste, il constatera qu'il en est ainsi.

Cette même personne, M. Frank Farrington, nous a fourni des renseignements qui jettent des flots de lumière sur les troubles ouvriers qui ont eu lieu dans l'île de Vancouver depuis une année et demie. Je lirai, pour l'édification des députés, quelques extraits de son témoignage. Les honorables députés verront que le quartier général des United Mine Workers est à Indiapolis; que M. James P. White, de la même ville, est président de l'association et que M. Farrington, qui a écrit la lettre lue par mon honorable ami, est vice-président de la même association et qu'il a son quartier général à Seattle.

Ceci est extrait d'un discours prononcé par M. Frank Farrington, en présence des United Mine Workers des Etats-Unis. Il y réfère au commencement des troubles à Vancouver. Le discours a été publié par la United Mine Workers' Journal, du 27 mars 1913 et au risque d'ennuyer les honorables députés, je me propose de le lire, bien qu'il soit un peu long. M. Farrington dit:

Six mois se sont écoulés depuis que les charbonnages canadiens de l'île de Vancouver (C.-B.) ont lockouté 1,500 de nos frères qui étaient employés dans les mines de Cumberland et de Ladysmith. Bien que les journaux ouvriers de la Colombie-Britannique aient fourni des explications sur ces troubles, peu de choses en ont été dites pour l'édification des lecteurs du journal des "United Mine Workers" et des autres journaux ouvriers des Etats-Unis et comme conséquence très peu des simples mineurs de notre union, connaissent l'importance de la lutte, les causes qui l'ont amenée, ainsi que les influences mises en jeu pour vaincre les mineurs qui luttent dans cette région du Nord-Ouest du Pacifique, pour obtenir une plus large part des avantages auxquels ils ont droit.

L'île de Vancouver regorge de dépôts presque inépuisables de charbon bitumineux, de la plus belle qualité qui ait encore été trouvée sur le continent américain et qu'on dit égal au fameux charbon gallois, qui a la renommée d'être le meilleur du monde entier. Ces immenses et riches houillères ont été accaparées par quelques coalitions financières, dont la plus puissante est notre ennemie actuelle le "Canadian Catheries Company" une société composée principalement de capitalistes anglais et constituée civilement au capital de $100,000,000.

Une bonne partie du charbon est extraite des mines par des chinois et des japonais et toute la production en est extraite par des ouvriers non syndiqués et le charbon est employé à l'approvisionnement de vaisseaux faisant le service à travers le Pacifique, mais la grosse partie est expédié par le détroit entre la Georgie et l'île de Fuga sur les marchés de la Colombie-Britannique, de l'Alaska, de Mexico, de San Francisco, de Portland et de Seattle en opposition au charbon tiré des charbonnages de Washington et de l'Est de la Colombie-Britannique, lesquels charbonnages, sont exploités par des ouvriers syndiqués.

On peut se faire une idée des avantages que ce charbon a sur les marchés de la côte du Pacifique, quand on saura que le charbon extrait par les mineurs de l'union des houillères de la Roslyn-Cie Elum, dans l'état Washington, a été entièrement exclu du marché de Seattle parce qu'il ne peut faire concurrence au charbon de l'île de Vancouver, après qu'on a été obligé de traverser les montagnes Cascades pour le transporter là. Il y a encore dans l'Orégon, dont Portland est la base des distribution, et qui recevait tout son approvisionnement de la même source. Transporté par eau le long de la côte, puis par la rivière Colombie à Fort Stevens d'où il est expédié sur Portland, ce charbon de l'île Vancouver se vend encore à des prix qui défient toute concurrence de la part des mines de l'état limithrope de Washington, bien qu'il y ait un droit de 45 cents par tonne d'imposé.

Cependant, ce n'est pas là encore le pire aspect de cette mauvaise situation. Elle présente un autre angle qui devrait en appeler aux membres de l'union des "United Mine Workers of America". Sur une distance de 600 milles le long de la côte du Pacifique qui borde la Colombie-Anglaise, de l'île de Vancouver à Prince-Rupert, près du cercle arctique

s'étend une immense couche de charbon de première qualité, qui a été accaparée par à peu près les mêmes gens qui monopolisent les mines de l'île de Vancouver.

Cette riche source d'approvisionnement est déjà attaquée, grâce à plusieurs mines que l'on est en train d'y développer, de façon à ce qu'elles soient en pleine exploitation lorsque s'ouvrira le canal de Panama, qui fera indubitablement de ce territoire avant longtemps, l'un des plus grands centres houillères du continent américain.

On prévoit qu'avec l'ouverture du canal des myriades de travailleurs étrangers venant des pays européens, viendront en Colombie-Anglaise, par Vancouver et Victoria, les ports d'entrée naturels, à ce nouveau champ de labeur, même à l'heure actuelle, les compagnies maritimes ont des agents qui parcourent l'Europe, faisant aux populations les peintures les plus alléchantes de ce nouvel Eldorado, et offrant des facilités de transport à tous ceux qui désirent émigrer dès l'ouverture du canal. Il n'y a aucun doute, que leurs efforts détermineront une multitude de travailleurs à immigrer en Colombie-Anglaise.

Une bonne partie de ces ouvriers étrangers seront employés à l'exploitation de ces riches houillères, et ils vont de ce chef créer un énorme commerce pour lequel il faudra des débouchés. Ces mines sont situées de telle sorte que le charbon peut pour ainsi dire être chargé directement de la mine dans les navires océaniques, et n'ayant plus à faire le long détour du Cap-Horn, ces navires peuvent le transporter sans transbordement des mines à la côte de l'Atlantique, à un prix qui lui permettra de faire une sérieuse concurrence aux mines unionistes des états de l'est. Effectivement, le Canadian Northern et d'autres compagnies de navigation ont déjà accordé des contrats pour la construction d'un nombre additionnel d'océaniques modernes pour le transport du fret, qui seront affectés à ce trafic.

Maintenant, que s'en suivra-t-il ?

De sorte qu'il est raisonnable de prévoir qu'avant peu de temps, ce charbon essaiera d'envahir les marchés de l'Atlantique tout comme ceux de la côte du Pacifique. Cela ne serait pas une mauvaise affaire en soi, s'il pouvait y avoir échange de concurrence; mais cela ne se peut; car la qualité supérieure de ce charbon, empêchera toujours le charbon d'ailleurs d'être en état de lui faire concurrence dans sa propre zone. Vu cette situation, il est donc du devoir de l'union des United Mine Workers of America...

Non pas parce que les mineurs de l'île de Vancouver souffrent. . .

...d'organiser l'île de Vancouver et les territoires avoisinants, d'élever l'étalon du travail, et de faire l'office de balancier, afin que les propriétaires de mines se fassent concurrence pour obtenir de la main-d'œuvre. C'est là une tâche herculéenne, mais elle doit être accomplie. .

Dans l'intérêt des mineurs de l'île de Vancouver? Non; mais dans l'intérêt des propriétaires de mines et des mineurs des Etats-Unis.

...ou nous souffrirons d'une concurrence injuste.

C'est là la difficulté: les propriétaires de mines et les mineurs des Etats-Unis auront à souffrir "d'une concurrence injuste", à moins qu'ils ne deviennent les maîtres de la situation.

...et la tâche...

T â c h e , tâche.

...peut-être accomplie plus facilement à présent que lorsqu'elle sera devenue plus difficile.

Reconnaissant que la situation est sérieuse, et désireux de protéger les intérêts de nos membres...

Après cela, il fait entrer en scène les mineurs de l'île de Vancouver.

...et désireux d'offrir en même temps du secours aux mineurs de l'île de Vancouver qui à cause du manque d'organisation se sont vus traiter d'une façon infamante, et soumettre à des indignités, qu'il est impossible de tolérer, le bureau exécutif international accorde sa protection aux mineurs de l'île. D'accord avec cette décision, une convention de district a été tenue à Nanaïmo, dans le cours du mois de novembre 1911, et une organisation de district a été formée.

C'était à cause de "cette situation"—pensez à cela tout le temps. Le reste du discours n'a pas d'importance, mais je fais peut-être mieux de le lire:

Dès le début, les ouvriers virent l'organisation d'un bon œil, et le nombre des adhérents s'est accru en peu de temps, et tout faisait prévoir que nous aurions bientôt une organisation puissante lorsque dans le mois de septembre 1912, la Canadian Collieries Company, craignant évidemment de perdre sa puissance, commença à isoler et à traiter injustement les unionistes les plus actifs.

On a dit et redit que ces hommes avaient été renvoyés parce qu'ils avaient fait rapport que des fuites de gaz s'étaient déclarées dans une des mines. Mais M. Farrington ne dit pas la même chose. Il déclare que la raison de leur renvoi, c'est leur activité à mettre en pratique les plans que je vous ai lus.

Les hommes firent des ouvertures paisibles à la direction de la compagnie afin d'obtenir des explications; mais ils éprouvèrent un refus arrogant. Ces mauvais traitements ont été tolérés jusqu'ici. Et ils produisent du ressentiment. Après avoir épuisé tous les moyens paisibles d'obtenir justice, les mineurs décidèrent de protester contre de telles injustices en prenant un congé, et c'est après cela que la compagnie refusa de les laisser retourner au travail, à moins qu'ils ne signassent des contrats individuels (les vieux contrats inflexibles si familiers aux mineurs des Etats-Unis), aux termes desquels les signataires n'auraient guère été que les cautions, et qui auraient eu pour résultat la dissolution volontaire de leur association. Les mineurs refusèrent de signer et la lutte se continue depuis.

Pendant que se poursuivait cette lutte, tous les moyens que l'on emploie ailleurs pour

déjouer les hommes engagés dans quelque dispute industrielle ont été mis en usage ici dans le même but. Oppression, faim, évictions, brutalités, arrestations, brise-grèves, faux rapports, prétentions illégitimes de droits acquis, intimidations, prostitution de la politique et gardes armés sont des moyens que l'on emploie communément pour réduire ceux qui luttent en faveur des droits de l'homme.

Quoi qu'il en soit, et malgré toutes les influences mises en œuvre par la compagnie, elle n'a pu fournir rien qui approche de sa production originaire ni décourager les grévistes et, si la solidarité, la fidélité et le courage sont des gages de succès, nous verrons en définitive s'établir dans l'île de Vancouver les Mineurs Unis d'Amérique.

Les propriétaires de mines de l'île de Vancouver croient, à tort ou à raison, croyance en partie fondée sur cet article et sur d'autres indices, que les propriétaires de mines des Etats-Unis s'entendent avec les mineurs américains dans le but de se rendre maîtres des mines de Vancouver, de façon que les premiers ne puissent leur faire une concurrence " inéquitable ". Cet article est daté du 27 mars, mais n'oubliez pas qu'il remonte au mois de novembre 1911. Il a été suivi le 30 avril. . . et l'honorable député de Carleton (M. Carvell) a été assez bon l'autre soir de dire qu'au mois d'avril je savais quelque chose de cette grève. Peut-être? Mais nous sommes au 30, et combien de temps s'est-il écoulé du 30 avril au 1er mai?

M. CARVELL: Me serait-il permis de demander si le ministère possède des renseignements antérieurs à la déclaration de la grève?

M. CROTHERS: Rien d'antérieur au 30 avril.

Seattle, Wash., le 30 avril 1913.

M. Robert Foster,
Président du 28ème district des Mineurs Unis d'Amérique, à Nanaïmo (C.A.)

Cher monsieur et confrère,—Il y a quelques mois M. John P. White, président des Mineurs Unis d'Amérique, invitait les exploitants des mines de l'île de Vancouver à une conférence où serait formulé un accord relatif aux conditions du travail dans les mines de l'île de Vancouver.

M. John P. White, un étranger, qui demeure à Indianapolis et qui est le président des mineurs unis d'Amérique, invite les propriétaires de mines, les exploitants, à une entrevue où il interviendra un accord tendant à définir de quelle manière ils produiront la houille dans l'île de Vancouver, si leurs ouvriers travailleront un jour par semaine, ou s'ils travailleront cinq ou six jours, s'ils exploiteront une mine seulement ou deux ou une douzaine. C'est

[M. Crothers.]

là l'effet de cette invitation, et je sais que mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) ne voit pas la chose d'un bon œil.

A cette invitation les propriétaires de mines n'ont pas répondu.

Naturellement, et mon honorable ami d'Edmonton ne répondrait pas davantage à une lettre qui lui serait adressée de Chicago l'invitant à une entrevue avec l'auteur pour décider de la façon que l'honorable député devra conduire ses propres affaires.

Au lieu de cela, la " Canadian Collieries Company " pousse les mineurs de Cumberland et de Ladysmith à une grève qui dure depuis plus de sept mois.

Non pas un renvoi en masse, puisque M. Farrington déclare lui-même que c'est une grève. L'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) a toutefois appelé cela un congé.

M. VERVILLE: Je n'ai pas discuté cette partie du rapport; mais j'aurai l'occasion de répondre à l'honorable ministre.

M. CROTHERS:

Pendant le cours de cette grève, les mineurs de Nanaïmo et de Wellington-Sud n'ont eu à souffrir aucun inconvénient personnel, ni aucune perte d'argent.

Ils n'étaient pas en grève. Ceux de Nanaïmo, de Wellington-sud et de Jingleport travaillaient en vertu de conventions dont l'une ne devait expirer que dans cinq mois, une autre dans sept mois et la troisième dans deux ans et quatre mois. Au reste, depuis que ces accords avaient été signés aucune plainte n'avait été faite. Une manière de procédé y était prévue pour la solution des différends. Il dit que ces gens-là " ne souffrent aucun inconvénient personnel et ne subissent aucune perte d'argent ", et cependant il les invite à se mettre en grève.

Quoiqu'il en soit, les autres compagnies qui exploitent des mines dans l'île s'entendent avec la " Canadian Collieries Company " pour déjouer, dans un effort qui ne promet rien de bon, les mineurs de Cumberland et de Ladysmith. C'est pourquoi usant l'autorité qui m'est donnée par M. le président White, et pour que nous puissions combattre la solidarité par la solidarité, je vous donne par les présentes ordre de déclarer une grève de tous les hommes employés dans les mines et autour des mines de Nanaïmo, de Wellington-sud et de Jinglepot.

Ces hommes n'avaient aucun sujet de plainte contre leurs patrons; ils travaillaient en vertu de trois conventions distinctes, et M. Foster cependant reçoit l'ordre de les faire mettre en grève.

La grève commencera le 1er mai et continuera jusqu'à ce qu'il soit intervenu un accord pratique entre l'union des mineurs du district 28 et les propriétaires de mines et l'Ile-Vancouver; cet accord ou traité devant comporter le relèvement des tarifs pour la main-d'œuvre et l'amélioration des conditions du travail. Observez qu'un effectif d'hommes suffisant pour protéger les mines est autorisé à travailler, tant que les compagnies ne font point la tentative d'expédier de charbon.

Il figure toujours pareil article dans tout appel à la grève.

Il faut engager tous les autres hommes à déclarer aussi la grève. Il faut en outre déployer tous ses efforts afin d'empêcher toute tactique illégale au cours du conflit.

Ecoutons ceci:

Il faut tenter les efforts voulus pour obtenir les noms de tous ceux qui refusent de répondre à l'appel des grévistes, afin que ces noms soient publiés au Canada, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis. Les hommes intéressés dans la grève, qu'ils appartiennent ou non à l'union, recevront l'appui financier de l'union internationale, tant que durera la grève.

Cette décision n'a été adoptée qu'après plusieurs mois de mûre réflexion. Voici l'heure où les hommes de Nanaïmo et de Wellington-sud doivent montrer ce qu'ils valent. S'ils font preuve de combativité comme leurs frères de Cumberland et de Ladysmith, le 1er mai verra luire l'aurore de jours meilleurs pour les mineurs de l'île de Vancouver.

A vous fraternellement,
Frank Farrington.

Le lendemain il y eut appel lancé par Foster, l'esprit dirigeant de la localité, à qui Farrington avait écrit, et voici l'importante partie de cet appel:

M'autorisant du privilège accordé par les représentants de l'Internationale par le frère Farrington et du vœu exprimé par la convention ci-haut mentionnée, je déclare la grève dans toutes les houilleries de l'île; je demande à tous les mineurs de s'abstenir de travailler, jusqu'à ce que les compagnies leur accordent une augmentation des salaires proportionnelle au renchérissement de la vie, des conditions de travail convenables et une convention spécifiant le chiffre des salaires et les conditions d'emploi; cette convention devant intervenir entre l'Union des Mineurs d'Amérique et les compagnies de houillères de ce district.

Ainsi, tout ce qui est arrivé depuis novembre 1911 doit s'interpréter à la lumière de cet article de Frank Farrington, publié le 27 mars. Le 30 avril, qu'arriva-t-il? Le lendemain, parut, sous forme d'un long placard en caractères rouges, l'avis suivant qu'on répandait à profusion à Nanaïmo:

Grève générale. Après avoir consulté les administrateurs des diverses houillères au voisinage de Nanaïmo, les membres du sous-comité ont décidé de convoquer une assemblée au Princess Theatre, à 7 heures du soir.

Ce sont ceux qui ne voulaient pas se mettre en grève. En réalité, une seule compagnie, la "Western Fuel Company" avait 1,500 hommes employés, et sur ces 1,500, il n'y en avait que 240 qui appartenaient à l'Union des mineurs; les 1,200 autres ne voulaient pas faire grève, étant contents des conditions existantes.

Sans nous opposer aux assemblées des mineurs, nous tenons à informer les employés aux travaux souterrains et de surface des mines que la grève a été déclarée par l'union des Mineurs du district n° 28 et cela avec l'approbation de l'Union Nationale.

Il aurait été plus exact de dire que l'Union Nationale avait déclaré la grève et cela avec l'approbation de l'association locale.

Et qu'elle se poursuivra jusqu'à ce que les exploitants des mines de ce district aient fait un accord avec l'Union des Mineurs d'Amérique au scrutin ou sans scrutin..

On ne permit pas aux mineurs de dire si, oui ou non, ils voulaient faire grève. Aux 1,200 hommes qui ne voulaient pas se mettre en grève on refusa la permission d'exprimer leur opinion.

. . . et quiconque ira travailler dans ces mines sera marqué au front du signe des lâcheurs.

Deux cent quarante hommes impriment au front de 1,260 hommes le stigmate de lâcheurs: résultat, tous quittent le travail. C'est la même organisation, ce sont les mêmes hommes qui, en 1909 et 1910, vingt-cinq mois durant, combattirent les propriétaires de mines de la Nouvelle-Ecosse, et depuis la paix a toujours régné en cette province.

Le whip-chef m'informe que, vu que certains députés qui sont absents ce soir désirent porter la parole au sujet de l'enseignement technique, il a été convenu que l'item 286 serait réservé et que celui-ci serait adopté.

M. NEELY: Vendredi, le ministre a affirmé qu'au cours de mes observations je m'étais permis de graves inexactitudes. Il s'y est bien glissé une inexactitude portant sur trois noms, et cela tient à ce que j'avais emprunté cette liste aux documents parlementaires publiés en 1911 et en parcourant les documents publiés en 1912, je constate que la liste civile de 1911 y figure et qu'elle contient vingt-quatre noms. Mais quant aux trente-neuf noms que j'ai mentionnés, je n'ai pas de rectification à apporter à mes chiffres. Bien qu'il ne figure que trente noms dans la liste civile de l'an dernier, le ministre nous demande de voter un crédit affecté au paiement de trente-neuf personnes.

M. CROTHERS : Trente-neuf? Je ne le pense pas ainsi.

M. NEELY: Si le ministre veut bien examiner la liste, il se convaincra que je ne fais pas erreur.

On a prévu trente-six employés dans les crédits de cette année et il y en a trois dans le service extérieur, ce qui forme un total de trente-neuf.

M. CROTHERS: L'honorable député ne peut pas s'en tirer de cette façon. Il n'a pas parlé du service extérieur, il a dit qu'il avait vu la liste du service l'autre jour et qu'il avait trouvé trente-neuf noms. Il ne peut en trouver que trente sur la liste du service et j'ai donné, il y a un instant, à mon honorable ami de Pictou, l'explication relative au nombre de trente-six. Neuf sur les trente-six sont des emplois vacants.

M. CARVELL: A cette heure tardive, je ne veux pas m'étendre très longuement sur la façon très impressionnante et quelque peu dramatique avec laquelle l'honorable ministre a présenté sa cause. Mais je voudrais savoir comment il comprend cette question, de façon à ce qu'il n'y ait pas de malentendu. D'abord, je tiens à dire à mon honorable ami que je ne connais absolument rien des mines de houilles. Je ne suis jamais descendu de ma vie dans une mine de charbon, par conséquent je demande des renseignements. Je comprends que le ministre dans ce cas particulier s'oppose à ce que Farrington et White aient à s'occuper de quoi que ce soit dans les conditions de la main-d'œuvre au Canada, parce qu'ils demeurent dans un pays étranger.

M. CROTHERS: Je n'ai pas dit cela.

M. CARVELL: Ne l'avez-vous pas dit? C'est assez difficile de clouer le ministre, parce qu'il s'en tire toujours en disant: "Je n'ai pas dit cela". Je n'ai pas dit que le ministre avait employé exactement ces mots, mais je laisse le soin de dire à tous les honorables députés de cette Chambre, si ce n'est pas là le résumé et le sens de ce qu'il a dit. Il faudrait que j'aie les "Débats" pour citer exactement ses paroles. Le ministre prétend qu'il y a quelques années un vaste complot a été formé et que l'United Mine Workers of America, une organisation ouvrière des Etats-Unis, désirait intervenir dans les conditions du travail en Colombie-Anglaise, pour des raisons nationales, pourrais-je dire et non pour de simples motifs relatifs à l'industrie minière en Colombie-Anglaise. Le ministre a pris beaucoup de peine et a lu un long article publié par Farrington, qui occupe une certaine position dans l'organisation des United Mine Workers. Je crois que presque toutes les organisations ouvrières en Canada, sauf une union ouvrière en Nouvelle-Ecosse, ont aujourd'hui un caractère international.

M. STANFIELD : Pas tout à fait.

M. CARVELL: Je ne suis pas une autorité, mais je crois que presque toutes ont un caractère international. L'organisation formée il y a deux ou trois ans, par les employés de chemins de fer et les livreurs des marchandises est, je le sais, purement locale. Cela paraît être la situation et, que nous l'aimions ou non, c'est une condition que nous avons à envisager. Il n'y a pas de doute qu'elle produit de bon résultats et j'espère que le ministre ne dira pas que les unions ouvrières ne sont pas une bonne chose au point de vue des conditions du travail. Je ne crois pas que nous tirions une conclusion injuste de ce qu'a déclaré le ministre ce soir, quand nous disons qu'il est opposé aux United Mine Workers' of America dans notre industrie houillère, parce qu'ils sont étrangers. Je crois que je puis dire également à bon droit que le sens des explications données par le ministre prouve qu'il est opposé à toute tentative de règlement de la grève, parce qu'il ne veut pas qu'une organisation américaine intervienne dans les questions ouvrières au Canada. Si mes déductions sont justes, je pense que le ministre devrait répondre à cette question: Est-il ou n'est-il pas opposé aux unions internationales ouvrières au Canada? Je crois que j'ai droit à une réponse à cette question.

M. CROTHERS: Croyez-vous? Je ne dis rien contre les United Mine Workers, je ne dis pas que je sois opposé à l'unionisme international. Je sais qu'un grand nombre d'unions au Canada sont rattachées à cette association. Quelques-unes ne le sont pas, beaucoup le sont, je ne discute pas du tout cette question. Ils ont le droit d'avoir des unions ici. Je n'ai rien dit qui puisse montrer que je suis en faveur de ces unions ou que je leur sois opposé.

M. CARVELL: Je voudrais que vous le disiez.

M. CROTHERS: Je n'ai rien fait contre ces unions et je ne me propose pas de faire quoi que ce soit contre elles. J'ai simplement essayé de montrer aux membres de

la Chambre l'origine des difficultés dans l'île de Vancouver, telle que je l'ai comprise par cet article.

M. CARVELL: Alors le ministre n'est pas en désaccord avec la conclusion que j'ai tirée de ses observations, c'est qu'il n'avait rien fait pour régler cette difficulté entre les United Mine Workers et les ouvriers de la Colombie-Anglaise.

M. CROTHERS: Je n'ai rien dit qui autorise une telle conclusion. Nous nous en occupons depuis le 16 septembre.

M. CARVELL: Le ministre ira-t-il jusque-là: dira-t-il qu'il ne veut pas essayer de régler la grève en ce moment parce que les difficultés sont causées par les United Mine Workers of America?

M. CROTHERS: Je n'admets rien de semblable. Le sous-ministre a passé tout le mois de novembre dans l'île de Vancouver et a travaillé tout le temps au règlement du différend. Dans la ville même de Vancouver, nous avons un agent en permanence. Ce fonctionnaire, dont les bureaux étaient autrefois à Ottawa, a été placé à la tête du département du Travail, à Vancouver, pour que nous ayons constamment un homme sur les lieux, vu qu'il y a beaucoup à faire dans cette partie du pays. M. J. D. McNiven est un homme de grande expérience; il est en communication constante avec le département et nous envoie un rapport toutes les semaines.

Avant de reprendre mon siège, je crois utile de dire que les "Canadian Colieries" emploient environ quatre cents ouvriers de plus qu'au moment où la grève a été déclarée et que le rendement actuel des mines est de beaucoup plus considérable qu'à cette époque.

J'ai reçu un rapport de M. McNiven, ces jours derniers, et il y est dit que pendant la première semaine de février, le rendement de la "Western Fuel Company" a été, en moyenne, de 60 tonnes par jour; le rendement est à peu près le même à Jinglepot et à Willington-Sud. De grandes quantités de houille sont actuellement extraites des mines de l'île de Vancouver et un très grand nombre d'ouvriers sont au travail. Les patrons n'ont pas pu les reprendre tous, parce qu'il n'y a pas autant de mines en exploitation qu'avant la grève. Nous avons ici une répétition de ce qui est arrivé à la Nouvelle-Ecosse, il y a deux ou trois ans. Les mines sont exploitées, mais pas sur une aussi grande échelle qu'avant la grève. Toutefois, personne ne souffre d'une disette de charbon.

M. CARROLL: Les mines de la Nouvelle-Ecosse sont exploitées par des ouvriers de l'union et non par des membres de la "United Mine Workers".

M. GRAHAM: Mon honorable ami n'est-il pas d'avis que c'est plutôt le ministre des Mines que le ministre du Travail qui est à blâmer dans cette affaire? Sous l'ancien Gouvernement, des amis intimes de l'honorable ministre du Travail s'en prenaient au ministre des Chemins de fer quand une grève éclatait parmi les ouvriers de ces compagnies. Par le même raisonnement, le ministre responsable dans le cas actuel serait le ministre des Mines et c'est lui qui devrait être ici pour répondre à nos questions et non le ministre du Travail.

M. CROTHERS: Puisque mon honorable ami parle de ce qui se passait sous le Gouvernement dont il était un membre distingué, on me permettra de donner lecture d'une lettre qui fera mieux comprendre à la Chambre comment l'ancien Gouvernement se conduisait dans ces sortes d'affaires.

L'autre jour, l'honorable député de Cap-Breton-Sud (M. Carroll) nous a parlé de la loi de conciliation et nous a expliqué le rôle que le ministre pouvait jouer, sous l'empire de cette loi, sans que son intervention eût été sollicitée par qui que ce soit. J'admets avec lui qu'il était possible de faire quelque chose. Cette même loi était en vigueur en 1906, lorsqu'une malheureuse grève a éclaté à une vingtaine de milles d'Ottawa, à un endroit appelé Buckingham. Environ un mois avant que les choses prissent une tournure alarmante, les ouvriers de Buckingham s'adressèrent au département du Travail et demandèrent son intervention, pour le rétablissement de la paix. A cette époque, c'est l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) qui était chargé de l'administration du département du Travail, qui n'avait pas encore été érigé en département distinct. Je donnerai lecture de quelques phrases d'une lettre, écrite le 2 novembre, par le ministre du Travail de l'époque (M. Lemieux).

Vers le 8 octobre, des émeutes éclatèrent à Buckingham. Dès le mois de septembre, M. Lemieux avait été invité à se rendre sur les lieux pour tâcher de rétablir la paix entre patrons et ouvriers, mais il n'en fit rien. Au cours des émeutes, trois hommes furent tués et d'autres furent gravement blessés. Savez-vous quelle fut l'attitude prise par le ministre dans cette affaire?

M. MACDONALD: Il n'y avait rien dans la loi pour l'autoriser à intervenir. La loi concernant les différends en matières industrielles n'était pas votée.

M. CROTHERS: Cette loi n'existait pas, mais il pouvait intervenir sous l'empire de la loi de conciliation.

M. MACDONALD: Pourquoi?

M. CROTHERS: Parce que les patrons ne voulaient pas entendre parler de règlement. Mais les ouvriers auraient pu demander l'intervention du ministre

M. MACDONALD: Sans doute qu'ils le pouvaient.

M. CROTHERS: Je réponds en ce moment à la prétention de l'honorable député de Cap-Breton-Sud qui disait l'autre jour que sous l'empire de la loi de conciliation, le ministre aurait pu intervenir de sa propre initiative. Cette loi était alors en vigueur et rien ne fut fait. Des ouvriers ont été tués, le sang a été répandu; des troupes ont été envoyées d'Ottawa, et voici ce que M. Lemieux disait dans sa lettre à l'honorable M. W. E. Weir.

La grève de Buckingham.

Je dois vous remercier pour votre lettre du 3 dernier et pour votre gracieuse promesse d'envoyer des copies des différents rapports faits. A propos de ce que vous dites au sujet du rapport de notre inspecteur, je dirai qu'aucun fonctionnaire du ministère du Travail n'a fait d'enquête sur cette affaire.

La façon de procéder du département, dans la plupart des cas dont il a dû s'occuper, a été de n'intervenir que si tous les intéressés déclaraient leur volonté d'accepter les bons offices du département.

Et il refusa de s'occuper de cette affaire, à moins que les deux parties intéressées n'eussent demandé au département d'intervenir. Dans le cas dont je parle, les employés demandèrent au département d'intervenir, mais les patrons n'ont pas voulu accepter cette intervention. Le résultat fut que le ministre ne fit rien. Cependant, ce dernier tient à dire que la coutume suivie par son ministère consiste à ne rien faire, à moins que les deux parties au litige ne demandent l'intervention du ministre.

M. CARVELL: Cela se passait-il il y a 7 ou 8 ans. Mon honorable ami croit-il que le ministère du Travail doive se contenter de ne rien faire d'ici à 7 ou 8 ans encore? Va-t-on s'arrêter dans cette marche en avant vers les meilleures méthodes à suivre pour régler des difficultés de cette nature. C'est invoquer l'ancien argument: si nous sommes coupables, vous l'êtes également. C'est la réponse qu'on obtient chaque fois qu'une question quelconque est soumise à la Chambre. Le ministre du Travail ne doit assurément pas croire cela, parceque, avant la création d'un ministère du Travail, alors que toutes les questions dont ce dernier doit s'occuper, aujourd'hui, relevaient du ministère des Postes, le ministre des Postes de ce temps-la a pris une certaine attitude déterminée, tandis que maintenant, grâce au statut relatif aux différends industriels, le ministre du Travail peut éluder sa responsabilité.

M. CROTHERS: Personne n'essaie d'agir en cette façon; que l'honorable député s'efforce donc de se montrer juste, si cela lui est possible.

M. CARVELL: Il est bien difficile d'agir avec justice dans le cas du ministre du Travail que nous avons maintenant.

M. CROTHERS: Je sais que cela est difficile pour vous.

M. CARVELL: Je cherche en vain un terrain sur lequel l'honorable ministre pourra tomber sans trop se faire mal. Je ne veux pas dénaturer les faits, mais je dis qu'il est assez difficile pour le présent ministre du Travail de se consoler en invoquant ce que je dis que le ministre des Postes a fait, il y a 7 ou 8 ans, alors que nous n'avions pas de statut relatif aux différends industriels. J'avais espéré que son ministère avait fait quelque progrès, au cours de ce laps de temps, et qu'il aurait pu s'établir entre le capital et le travail des relations plus cordiales que celles qui existaient, il y a 7 ou 8 ans.

Si c'est la conception que le ministre se forme des devoirs de son département du Travail, je crains fort qu'il ne se conforme à l'idée que nous nous sommes efforcés de lui inculquer au cours de ce débat.

M. CROTHERS: L'honorable député de Carleton était présent, ici, vendredi soir. Il a entendu l'énoncé complet de ce que nous avons fait en vue de régler à l'amiable la grève de l'île Vancouver.

M. CARVELL: Je n'ai rien entendu.

M. CROTHERS: Cependant, ce soir, il dit que le ministère du Travail reste stationnaire; que nous agissons de la façon suivie par M. Lemieux, il y a 7 ou 8 ans, alors qu'il sait ou qu'il doit savoir que ce n'est pas ainsi que les choses se passent.

M. CARVELL: Le ministre voudra-t-il nous dire ce qu'il a fait dans le but de régler la grève de Vancouver?

M. CROTHERS: J'ai agi.

M. CARVELL : On ne nous a fourni jusqu'à présent le moindre détail se rattachant à ce que le ministre aurait fait. Il a adressé un télégramme.

M. CROTHERS : J'ai fourni un exposé complet à la Chambre.

M. CARVELL : Et l'honorable ministre a fait rapport que rien n'avait été encore fait. Qu'il nous renseigne un peu.

M. CROTHERS : Non. J'ai dit à l'honorable député, l'autre soir, que je m'étais rendu à Vancouver. J'ai ajouté que le préposé aux salaires raisonnables qui s'était rendu au Pas-du-Nid-de-Corbeau, en 1910, était à Vancouver. J'ai dit que j'ai nommé un commissaire; que mon sous-ministre a passé un mois à l'île de Vancouver et que McNiven, de Vancouver, se tenait en communication constante avec cette île. En présence de tout cela, l'honorable député se lève pour dire que rien n'a été fait, rien de plus que ce que M. Lemieux a accompli, il y a 7 ou 8 ans.

M. FOSTER: C'est remonter en arrière.

M. CROTHERS : Oui.

M. FOSTER : Je crois qu'il était entendu que les crédits 287 et 288 seraient adoptés et que les autres articles resteraient en suspens.

M. VERVILLE : Rien qu'un mot.

M. FOSTER: Oh! fermons! fermons!

M. VERVILLE : Le rapport du commissaire ne contient aucune lettre du département aux propriétaires de mines.

Il me semble qu'avant de reprendre l'étude de ces crédits à une séance subséquente, le ministre devrait déposer sur le bureau de la Chambre toute la correspondance, afin que nous soyons en état de juger l'attitude prise par le ministre sur cette question. Je ne demande que ce qui est juste, car le rapport n'est complet qu'à demi, et mon honorable ami le sait bien.

M. CROTHERS: Vendredi dernier le chef de l'opposition m'a demandé de déposer tous les documents et ils sont maintenant à la disposition de la Chambre. Mon honorable ami avait toute liberté de les examiner et d'y chercher ce qu'il voulait.

M. MACDONALD: Sont-ils sur le bureau de la Chambre?

M. CROTHERS: Non, je les ai ici. D'ordinaire, les originaux ne sont pas déposés sur le bureau de la Chambre, à moins que ce ne soit que pour quelques instants.

M. MACDONALD: Pourquoi le ministre ne les communique-t-il pas à mon honorable ami?

M. CROTHERS: Je ne puis pas les lui confier, mais je les déposerai sur le bureau de la Chambre.

M. CARVELL: C'est tout ce que nous demandons.

M. FOSTER: Est-il entendu que les documents seront déposés ce soir et que l'honorable député de Maisonneuve pourra les consulter toute la nuit?

M. CARVELL: Il faudrait s'entendre pour permettre à l'honorable député de Maisonneuve d'en prendre connaissance. Il faut être juste.

M. CROTHERS: Si mon honorable ami veut venir à mon cabinet, je me ferai un plaisir de lui communiquer tout le dossier.

M. CARVELL: L'honorable député de Maisonneuve n'est pas le seul intéressé dans cette affaire. Pourquoi ne fait-on pas copier ces documents?

M. CROTHERS: Nous en faisons préparer des copies aussi rapidement que possible, mais en attendant, j'ai apporté les originaux à la demande de l'honorable chef de l'opposition.

M. CARVELL: Le dossier n'est pas tellement volumineux qu'il ne soit pas possible d'en faire préparer une copie pour la prochaine séance du comité.

M. CROTHERS: La préparation de ces copies demandera plusieurs jours.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

Sur proposition de M. Foster, la séance est levée à minuit et vingt-trois minutes, mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mercredi, 11 février 1914.

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

DEPOT D'UN RAPPORT.

L'hon. W. B. NANTEL dépose sur le bureau de la Chambre le rapport du département du Revenu de l'intérieur sur la fal-

sification des denrées alimentaires pendant l'année finissant le 31 mars 1913.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

DR D. H. MCFADDEN, M.P.P.

M. MOLLOY demande:

1. Le Dr D. H. McFadden, M.P.P., d'Emerson (Man.), est-il employé par le Gouvernement?
2. Dans l'affirmative, depuis quand est-il employé?
3. Quelles sont ses fonctions?
4. Quel est son salaire?

M. CODERDE:

1. Oui.
2. 1er avril 1913.
3. Inspecteur des stations de quarantaine dans l'ouest du Canada.
4. $1,800 par année.

BUREAU DE POSTE DE CHESLEY.

M. TRUAX demande:

1. Samuel Wright (ou toute autre personne) a-t-il été nommé comme facteur boîtier à Chesley (Ont.)? Dans l'affirmative, à quelle date ce facteur a-t-il été nommé, à quelle date a-t-il commencé son service, à quels gages, salaire ou rémunération: quelle somme, s'il y a, a-t-il reçue, jusqu'à ce jour, à titre de service et de déboursés?
2. William Halliday (ou toute autre personne) a-t-il été nommé comme concierge ou gardien du bureau de poste de Chesley? S'il en est ainsi, quel est son salaire quotidien, mensuel ou annuel? Quand a-t-il été nommé? Quand a-t-il commencé son service? Quelle somme lui a-t-elle été payée pour son service jusqu'à ce jour? Reçoit-il quelque rémunération additionnelle pour s'occuper du chauffage de l'edifice?
3. Quand le département compte-t-il que l'édifice sera ouvert au public et utilisé pour les fins pour lesquelles il a été construit?
4. Où et dans quel immeuble le bureau de poste se trouve-t-il actuellement, et depuis quel temps s'y trouve-t-il?
5. Quand et à qui le contrat du nouvel édifice a-t-il été adjugé? Quand les travaux du contrat ont-ils commencé?
6. Depuis combien de temps les travaux se sont-ils continués? L'édifice est-il complété?

M. CODERRE (Au nom du département des Travaux publics):

1. Le ministère des Postes répondra à cette question.
2. Aucune nomination de concierge n'a encore été faite. M. Holiday est le commis des travaux à $80 par mois depuis le 8 mai 1912. Somme à lui payée jusqu'au 8 janvier 1913, $1,600.
3. Le gros de l'entreprise est exécuté, mais l'installation ultérieure n'est pas encore terminée; on s'attend qu'elle le sera très prochainement.

[M. Nantel.]

4. Le ministère des Postes répondra à cette question.
5. (a) Date du contrat, 3 avril 1912. (b) Gilpen et frères, de Wiarton. (c) Les travaux ont été commencés dans les premiers jours de mai.
6. Les travaux compris dans le contrat principal ont été commencés de bonne heure en mai 1912. L'estimation définitive approuvée le 16 décembre 1913.

(Au nom du ministre des Postes):

Un service de boîtes aux lettres a été établi à Chesley (Ont.), le 7 octobre 1913. Un marché temporaire a été fait avec Samuel Wright pour faire la levée des boîtes jusqu'à ce que l'on pût demander des soumissions pour un contrat permanent.

M. Wright reçoit 50 cents par tournée ou un dollar par jour pour ce service temporaire. Pour le trimestre terminé le 31 décembre 1913, M. Wright a touché $65. Le ministre des Postes examine présentement les soumissions pour un service permanent.

PAIEMENTS A M. E. H. CIMON.

*M. GAUVREAU demande:

1. A quelle somme se sont élevés les honoraires et frais de voyage du commissaire E. H. Cimon, avocat de Fraserville, au sujet des enquêtes qu'il a tenues dans les comtés de Témiscouata et de Kamouraska?
2. A-t-il été payé?

M. CODERRE:

1. Honoraires, $97.50; frais de voyage, $4.85; total, $102.35.
2. Oui.

TRANSCONTINENTAL NATIONAL— USINES A TRANSCONA.

M. GRAHAM demande:

1. Les usines du Transcontinental à Transcona sont-elles terminées? Dans l'affirmative, quel en est le coût total y compris l'équipement?
2. Dans la négative, quelle est la somme dépensée jusqu'à date, et quel est le montant estimatif requis pour les compléter?

M. COCHRANE:

1. Non.
2. Payé.

Usines à locomotives—	
Edifices	$1,488,983 35
Outils, moteurs et outillage de la chambre des machines..	829,726 65
Arbres de couche, poulies, fils, tuyaux pour l'air et la vapeur. aqueduc dans la cour, etc., etc. et diverses installations.. ..	428,795 93
Total	$2,747,505 93

Ateliers—	
Edifices	$ 958,982 23
Aménagement	174,679 80
Total	$1,133,662 03
Somme approximative à être payée:	
Usines aux wagons—	
Edifices	$ 24,846 39
Aménagement	54,897 85
Moteurs	26,500 00
Echappements	15,000 00
Divers	13,000 00
Embranchement industriel	3,073 73
Posage des fils	29,904 97
Total	$ 167,221 97
Total, ateliers	$1,300,884 00
Total, usines à locomotives et ateliers	$4,048,389 93

RESERVE DES SAUVAGES DE KITSILANO.

M. OLIVER demande:

1. Les sauvages de la réserve Kitsilano occupent-ils actuellement cette réserve?
2. Si non, où demeurent-ils?
3. Quels sont les droits acquis par eux sur les terres qu'ils occupent maintenant?
4. Ont-ils abandonné la réserve à la connaissance et avec le consentement du département?
5. Quelle est la condition actuelle sociale et morale de ces sauvages comparée à leur condition avant qu'ils se soient éloignés de la réserve?

M. ROCHE:

1. On rapporte que les sauvages n'occupent pas présentement la réserve de Kitsilano.

2. On rapporte qu'ils habitent sur d'autres réserves à la rivière Squamish et autres endroits.

3. Les réserves sur lesquelles ils habitent présentement ont été établies par la commission des réserves indiennes en 1876-1877.

4. Non.

5. D'après les renseignements du département, l'état social et moral de ces sauvages n'a pas beaucoup changé.

IMPORTATIONS DE FER ET D'ACIER.

M. MACDONALD demande:

Quelle a été la valeur totale des importations en Canada d'acier et de fer, et des produits de fer et d'acier de toute sorte, au cours de l'année terminée le 31 décembre 1913?

M. J. D. REID: Fer et acier de toute sorte à l'état brut, y compris fonte en gueuse, fonte pour lest, billettes, lingots, massiaux, plaques, barres puddlées, etc., déchets de fonte et autres, rubans en fer, $9,869,263. Fer et acier de toute sorte, manufacturés en partie, y compris le fer en barres, plaques du Canada et toutes feuilles et plaques, angles, T, poutrelles, solives, longuerines, feuillards, bandes ou bandelettes. Plaques en acier Universal mill, acier à outils, tiges en acier pour la fabrication des clous, et autres articles semblables en fer ou acier propres à subir d'autres transformations, $35,584,530.

Articles en fer et en acier de toutes sortes, autres que ceux indiqués ci-dessus, y compris les machines, moteurs, instruments aratoires, quincaillerie, outils, etc., $96,581,652. Total, $141,935,445.

ACHATS DE BESTIAUX A YARMOUTH.

M. LAW demande:

1. Combien de porcs, et de quelle race, ont été achetés par le département de l'Agriculture dans le comté d'Yarmouth, pour fins d'élevage ou d'engraissement au cours de l'année 1913?
2. Quels sont le nom et l'adresse de chaque vendeur?
3. Quels sont le nom et l'adresse de chaque agent ou representant par l'intermédiaire de qui l'achat a éte fait?
4. Quels ont été le plus haut et le plus bas prix payés?
5. Une commission a-t-elle été versée pour l'achat ou l'examen? S'il en est ainsi, quel en a été le chiffre, et à qui payée?

M. BURRELL:

1. Deux. Race Yorkshire.

2. W. A. Churchill, Lakeside; John A. Moir, Yarmouth-nord.

3. H. W. Corning, Chegoggin (N.-E.).

4. Le plus haut prix payé, $25; le plus bas prix, $25.

5 Aucune commission n'a été payée pour achat ou examen. Le représentant du département par qui l'achat a été fait a reçu six dollars par jour durant le temps qu'il a été occupé à l'achat et à la distribution de bestiaux de race dans les Provinces maritimes.

M. LAW demande:

1. Combien de chevaux, et de quelle race, ont été achetés par le département de l'Agriculture dans le comté d'Yarmouth, pour fins d'exploitation ou d'élevage au cours de l'année 1913?
2. Quels sont les nom: et adresse de chaque vendeur?
3. Quels sont les nom et adresse de chaque agent ou representant par l'intermédiaire de qui l'achat a été fait?
4. Quels ont été le plus haut et le plus bas prix payés?
5. Une commission a-t-elle été versée pour l'achat ou l'examen? S'il en est ainsi, quel en a été le chiffre, et à qui a-t-elle payée?

M. BURRELL:

1. Le département de l'Agriculture n'a pas acheté de chevaux dans le comté d'Yarmouth pour fins d'élevage ou d'exploitation agricole au cours de l'année 1913.

2, 3, 4 et 5. Répondu sous le numéro 1.

M. LAW demande:

1. Combien de bêtes à cornes, et de quelle race, ont été achetées par le département de l'Agriculture dans le comté d'Yarmouth, pour fins d'élevage ou d'exploitation au cours de l'année 1913?

2. Quels sont les nom et adresse de chaque vendeur?

3. Quels sont les nom et adresse de chaque agent ou représentant par l'intermédiaire de qui l'achat a été fait?

4. Quels ont été le plus haut et le plus bas prix payés?

5. Une commission a-t-elle été versée pour l'achat ou l'examen? S'il en est ainsi, quel en en a été le chiffre, et à qui a-t-elle été payée?

M. BURRELL:

1. Un taureau Guernsey a été acheté par la division des fermes expérimentales du département de l'Agriculture, dans le comté d'Yarmouth, au cours de l'année 1913.

2. Howard Corning, de Chegoggin (N.-E).

3. W. S. Blair, surintendant de la ferme expérimentale de Nappan (N.-E).

4. Le prix à été de $150.

5. Non.

M. LAW demande :

1. Combien de moutons, et de quelle race, ont été achetés par le département de l'Agriculture dans le comté d'Yarmouth, pour les fins de fermes ou de la reproduction, au cours de l'année 1913?

2. Quels sont les nom et adresse de chaque vendeur?

3. Quels sont les nom et adresse de chaque agent ou représentant par l'intermédiaire de qui l'achat a été fait?

4. Quels ont été le plus haut et le plus bas prix payés?

5. Une commission a-t-elle été versée pour l'achat ou l'examen? S'il en est ainsi, quel en a été le chiffre, et à qui payée?

M. BURRELL :

1. Cinq. Race cheviot.

2. R. B. Wyman, Arcadia; J. C. Corning, Chegoggin; B. B. Killain, Yarmouth; Ed. Golden, Chebogue-Point.

3. H. W. Corning, Chegoggin (N.-E.).

4. Le plus haut prix payé, $25; le plus bas prix payé, $15.

5. Aucune commission n'a été payée pour achat ou examen. Le représentant du département qui a négocié l'affaire a reçu $6 par jour pendant qu'il a été occupé à l'achat et à la distribution de bestiaux de race pure dans les Provinces maritimes.

INSPECTEUR DES SUBSTANCES ALIMENTAIRES DANS ANTIGONISH.

M. WM CHISHOLM demande:

1. Moses Delorey, de Tracadie, comté d'Antigonish, est-il encore inspecteur des substances alimentaires?

2. Dans la négative, quand a-t-il été remercié de ses services? Et quelqu'un a-t-il été nommé pour le remplacer?

3. Combien de poursuites a-t-il été intenté en vertu de la loi?

[M. Burrell.]

4. Combien de condamnations a-t-il obtenu, et quelles étaient les personnes condamnées, s'il en est?

5. Le département du Revenu de l'intérieur se propose-t-il de nommer un autre inspecteur pour le comté d'Antigonish?

M. NANTEL :

1. Oui.

2. . . . .

3. Le département seul prend l'initiative de toute poursuite.

4. Aucun. Il a prélevé des échantillons de diverses personnes; dans aucun cas on n'a découvert d'adultération.

5. Pas maintenant.

ARSENAUX.

M. SINCLAIR demande :

1. Combien d'arsenaux ont été construits au Canada par le département de la Milice et de la Défense depuis 1900?

2. Dans combien de cas les terrains sur lesquels les dits arsenaux sont construits ont été fournis aux frais des centres intéressés?

M. SAM HUGHES :

1. Quarante-huit.

2. Trente-deux.

ACHAT D'IMMEUBLE A OTTAWA.

*M. MURPHY demande :

En exécution du projet pour l'embellissement de la ville d'Ottawa, le Gouvernement se propose-t-il de faire l'acquisition des immeubles bordant le côté nord de la rue Wellington, depuis le refuge Perley jusqu'au pont de Pooley?

M. ROGERS: Cette question n'a pas encore été examinée.

LE VAPEUR "MONTCALM".

*M. DELISLE demande:

Lorsque le "Montcalm" sera de retour de son voyage aux Sept-Iles, sera-t-il employé uniquement à l'avenir à tenir le chenal libre entre Québec et Montréal?

M. HAZEN: Le "Montcalm" devait effectuer son retour hier soir. Autant que les besoins du service le permettront, il sera tenu occupé à tenir le chenal libre de glaces entre Québec et Montréal.

SURINTENDANT DES PILOTES.

*M. DELISLE demande:

Le Gouvernement se propose-t-il de nommer un pilote en remplacement de feu le capitaine Rilay, surintendant des pilotes de la division Québec-Montréal.

M. HAZEN: La question est à l'étude.

SERVICE ADMINISTRATIF CENTRAL.

M. MURPHY demande:

1. Depuis le 10 octobre 1911, combien de personnes ont été nommées à des positions dans le service intérieur sans avoir subi des examens tenus par la commission du service civil en mai et septembre de chaque année?

2. Combien de ces personnes ont été nommées dans chaque département?

M. CODERRE: Nombre de personnes nommées dans chaque département depuis le 10 octobre 1911, sans avoir subi les examens au concours pour les 3e et 2e divisions et la classe inférieure, tenus par la commission du service civil en mai et novembre de chaque année.

Département.	Nominations.
Auditeur général	4
Agriculture	38
Commission de conservation	5
Douanes	3
Affaires extérieures	1
Secrétariat du Gouverneur général	3
Chambre des communes	20
Affaires indiennes	1
Intérieur	66
Revenu de l'intérieur	8
Justice	6
Travail	1
Mines	35
Marine et Pêcheries	10
Milice et Défense	10
Affaires Navales	5
Postes	69
Conseil privé	1
Travaux publics	51
Impressions et papeterie	1
Chemins de fer et Canaux	10
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest	2
Sénat	1
Secrétaire d'Etat	4
Archives	6
	361

BUREAU DE POSTE DE SAINT-CASIMIR.

*M. DELISLE demande:

1. L'honorable directeur général des Postes a-t-il reçu une requête des citoyens de la paroisse de Saint-Casimir de Portneuf, demandant l'érection d'un bureau de poste dans leur localité?
2. S'il ne l'a pas encore reçue, aurait-elle été adressée au ministre des Travaux publics?
3. Est-ce l'intention du Gouvernement de se rendre aux désirs des citoyens de Saint-Casimir à ce sujet?
4. Si oui, un montant sera-t-il mis dans les estimations supplémentaires à venir?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2. Répondu sous le n° 1.
3 et 4. La question est actuellement à l'étude.

SALLE D'EXERCICES D'OTTAWA.

M. MURPHY demande:

1. Le Gouvernement a-t-il fait l'acquisition d'un emplacement pour un nouvel arsenal ou salle d'exercice dans la ville d'Ottawa?
2. Dans l'affirmative, où cet emplacement est-il situé et combien en a-t-on donné?
3. Dans la négative, le Gouvernement va-t-il inscrire au budget de la présente session un crédit en vue de l'acquisition d'un tel emplacement?

M. HUGHES: La question est à l'étude.

LE MATELOT JOSEPH LEBLANC.

M. SINCLAIR demande:

1. Joseph LeBlanc, de Port-Félix (N.-E.), a-t-il été employé comme matelot, en 1913, à bord du steamer de l'Etat, le *Canada*?
2. Quand son engagement a-t-il commencé et quand s'est-il terminé?
3. A quelle date est-il entré à l'hôpital à Montréal? Qui l'y a placé? Pourquoi y a-t-il été mis? Quel est le nom de l'hôpital?
4. S'il est mort à l'hôpital, à quelle date et de quoi est-il mort?
5. Où a-t-il été enterré?
6. A qui appartient le lot où il a été enterré?
7. Par quel moyen peut-on reconnaître l'endroit où il a été enterré?
8. Les autorités de l'hôpital, ou le département de la Marine et des Pêcheries, ou le capitaine du *Canada*, ou un fonctionnaire quelconque du Gouvernement, a-t-il reçu de Mme Marguerite Richard, de Port-Félix, une dépêche demandant que les restes mortels du dit LeBlanc fussent transportés à Port-Félix pour y être enterrés?
9. Pourquoi les restes mortels du dit LeBlanc n'y ont-ils pas été envoyés pour y être enterrés?

M. HAZEN:

1. Oui, comme matelot expérimenté.
2. A commencé le 11 avril 1913; s'est terminé le 22 août 1913.
3. Est entré à l'hôpital général de Montréal le 9 août 1913; fut envoyé par l'officier commandant le "Canada", souffrant d'emphysème compliqué d'une broncho-pneumonie.
4. Est mort d'un emphysème compliqué d'une broncho-pneumonie, le 22 août 1913.
5. Dans le cimetière catholique de la Côte-des-Neiges, à Montréal.
6. Le club des matelots catholiques.
7. Par les officiers du club des matelots catholiques à Montréal.
8. Le 22 août, le commandant du "Canada" télégraphia à Mme Richard la nouvelle de la mort de son frère et lui demanda de se mettre en communication avec l'hôpital au sujet de l'inhumation, sinon l'agent du ministère de la Marine s'en chargerait. Le vapeur prit la mer le 23 août et à son arrivée à Shelburne, le 27 août, il reçut de Mme Richard le télégramme suivant: "Si le Gouvernement consent à transporter gratuitement, à Mulgrave, le corps de Joseph LeBlanc, nous irons le rencontrer à cet endroit, autrement veillez le faire enterrer à Montréal. Réponse." Une lettre de Mme Richard demandant que le corps de son frère soit transporté gratuitement fut aussi reçue par le premier ministre.

9. Conformément au télégramme du commandant du "Canada" et à défaut d'instructions de Mme Richard, le corps fut enterré à Montréal.

COMMISSION RELATIVE A LA PECHE DES MOLLUSQUES.

M. SINCLAIR demande:

Le Gouvernement a-t-il pris une décision à la suite du rapport de la commission des pêcheries de mollusques de 1903? Dans l'affirmative, laquelle?

M. HAZEN: La question est encore à l'étude.

SALLE D'EXERCICE DE METCALFE.

*M. MURPHY demande:

1. Combien de fois, depuis le 10 octobre 1911, la salle d'exercice militaire de Metcalfe (Ont.), a-t-elle servi à d'autres fins que des fins militaires?

2. De qui la permission a-t-elle été obtenue pour se servir de cette salle, à chacune de ces occasions?

3. A-t-il été exigé un loyer ou un paiement quelconque pour cet usage?

4. Dans l'affirmative, combien a-t-il été payé et à qui paiement a-t-il été fait, à chaque fois?

5. Toutes les sommes ainsi payées ont-elles été remises au ministère de la Milice? Si non, qui les a retenues et en vertu de quelle autorité?

M. HUGHES:

1. Deux fois.

2. Par l'honorable ministre de la Milice et de la Défense.

3. Non.

4 et 5. Répondu sous le n° 3.

ABAISSEMENT DES RAMPES SUR L'INTERCOLONIAL.

*M. MURPHY demande:

1. Le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres a-t-il autorisé la publication de la note suivante dans le *Citizen*, d'Ottawa du 3 juillet 1913:—

La nouvelle administration de l'Intercolonial projette des améliorations considérables destinées à rendre plus facile et plus pratique l'exploitation de ce chemin de fer. La principale question dont on s'occupera immédiatement est celle de la réduction des rampes. La rampe la plus forte actuellement est de 1¼ p. 100. Le gérant général, M. Gutelius, est d'opinion que l'on peut certainement réduire les pentes à 6-10 ce qui aurait pour résultat de doubler la capacité de traction sur le réseau.

Les explorations et les estimés seront préparés en conséquence, cet été.

2. Quels arrangements, s'il y en a, ont été faits pour réaliser les améliorations mentionnées dans la citation ci-dessus?

3. Adoptera-t-on la rampe de 6-10 sur l'Intercolonial et, dans ce cas, quel est le coût probable de ces changements sur la voie ferrée?

M. COCHRANE:

1. Aucune autorisation n'a été donnée par le ministre des Chemins de fer.

[M. Hazen.]

2 et 3. Aucune décision n'a encore été prise.

CLOCHES AVERTISSEUSES SOUS-MARINES.

M. LAW demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour la fourniture de 13 cloches avertisseuses sous-marines, par le département de la Marine et des Pêcheries?

2. S'il en est ainsi, quelles sont les soumissions qui ont été reçues, et quel en est le chiffre respectif?

3. A qui le contrat a-t-il été octroyé, et quelle somme a été payée?

M. HAZEN:

1. Oui.

2. La compagnie The John Inglis Co., Ltd., de Toronto, fit une soumission de $6,370; la Eastern Steel Company, Ltd., de New-Glasgow (N.-E.), fit une soumission de $7,785; la New-Burrell Johnson Iron Co., de Yarmouth (N.-E.), fit une soumission de $7,800; la Sydney Foundry and Machine Works, Ltd., de Sydney (C.-B.), fit une soumission de $8,200; la Intercolonial Marine Signal Company, d'Ottawa, fit une soumission de $11,700 avec une offre supplémentaire basée sur leurs dessins de $11,375; T. Nogan & Company, de Halifax, firent une soumission de $11,635; M. McLaughlin & Sons, de Saint-Jean (N.-B.), firent une soumission de $28,600.

3. A la John Inglis Company, Ltd., de Toronto. Rien n'a encore été payé.

LE VAPEUR "GULNARE".

M. LAW demande:

1. Le département des Travaux publics a-t-il demandé des soumissions pour la fourniture d'une bouilloire pour le vapeur "Gulnare"?

2. Dans l'affirmative, combien ont été reçues? Quels sont les noms des soumissionnaires et le montant mentionnés dans chaque soumission?

3. A qui a été adjugé le contrat et quelle est la somme stipulée?

M. HAZEN:

1. Oui.

2. Cinq soumissions furent reçues, à savoir: La John Inglis Company, Ltd., $4,800; la Canadian Allis-Chalmers Company, $5,025; la Polson Iron Works, Ltd., $5,438; la New Burrell-Johnson Iron Company, Ltd., $5,700; la International Engineering Works, Ltd., $6,366.

3. La John Inglis Company, Ltd., 14 avenue Strachan, Toronto, $4,800.

CHAMP DE TIR DE MARCH.

*M. MURPHY demande:

1. Quelle somme totale a eté dépensée jusqu'à ce jour pour l'installation du champ de tir dans le township de March, comté de Carleton?

2. Quand l'ouvrage sera-t-il terminé, et le champ de tir prêt à être utilisé?

3. Quelles mesures ont été prises pour le transport des tireurs et d'autres personnes se rendant à ce champ de tir ou en revenant?

4. Si rien n'a été fait vers cet objet, le Gouvernement se propose-t-il de faire construire un tronçon de ligne allant de l'une des voies ferrées actuelles au champ de tir?

5. Quelle est la distance entre la cité d'Ottawa et ce champ de tir par le chemin public?

M. HUGHES :

1. Achat de la propriété, $193,379.86; coût de la construction, $191,650.42.

2. Le champ de tir sera achevé et prêt a être utilisé de bonne heure l'automne prochain.

3. Elles sont à l'étude.

4. Répondu sous le n° 3.

5. La distance de la ville d'Ottawa (du bureau de poste) au champ de tir par le chemin public est de 12 milles ½.

L'EQUIPE DE SAUVETAGE DE RICHIBOUCTOU.

*M. EMMERSON demande:

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il envoyé un fonctionnaire à Richibouctou, comté de Kent (N.-B.), en septembre dernier, pour s'enquérir des accusations de négligence dans leurs devoirs, des membres de l'équipe de sauvetage sur la grève nord près de Richibouctou? Dans l'affirmative, quel est le nom de ce fonctionnaire, et quel est sa situation dans le département?

2. Qui a-t-il interviewé dans cet endroit, et a-t-il entendu et enregistré des témoignages? Dans l'affirmative, quels étaient les témoins interrogés? L'enquête a-t-elle eté faite publiquement, ou s'est-il adressé privément à des particuliers?

3. A-t-il interrogé et interviewé d'autres personnes que des amis du Gouvernement? Dans l'affirmative, quelles personnes? A-t-il évité d'interviewé tous ceux qui ne voulaient pas cacher les membres de l'équipe de sauvetage?

4. Le fonctionnaire enquêteur a-t-il fait un rapport? Dans l'affirmative, de quelle nature était-il?

5. Quels sont les âges respectifs du capitaine Long et de Henry D. Irving, membres de l'équipage de sauvetage à cet endroit?

6. Le capitaine George Orr, de la goélette "Champion", a-t-il été interrogé, et son témoignage a-t-il été enregistré? Le témoignage des deux fils du capitaine Orr et de James Legoof a-t-il été pris?

7. Le témoignage du capitaine Weston, de la goélette "Maud-Weston", ou de Glen Edward, son second, a-t-il été pris?

M. HAZEN :

1. Oui. Moses M. Nickerson, inspecteur des postes de sauvetage dans les Provinces maritimes.

2. Le percepteur des douanes M. E. B. Carson, de Roxton, le capitaine Jas. Legoof, M. R. O'Leary et d'autres. C'était une enquête privée faite auprès de particuliers.

3. Le ministère ne possède aucune information.

4. Oui, que les accusations étaient sans fondement.

5. Le capitaine Long se dit âgé de cinquante-deux ans; Henry D. Irving de cinquante-cinq ans.

6. Le capitaine George Orr a fait une declaration judiciaire relative aux faits de la cause. James Legoof a été interviewé par M. Nickerson. Le ministère n'a pas été informé que les deux fils de M. Orr aient rendu témoignage.

7. Le ministère ne possède aucune information à cet égard.

L'OFFICIER DE DOUANE ANGUS YOUNG.

M. MACDONALD demande :

1. Quelle position Angus Young, de North-Sydney, occupait-il dans le service civil?

2. Quand avait-il été nommé et à quel salaire?

3. Quelles étaient ses fonctions?

4. Fait-il encore partie du service civil?

M. J. D. REID :

Z Sous-officier présenté des douanes.

2. Il a été à l'emploi du ministère des Douanes à partir du 17 avril 1913, au salaire annuel de $900.

3. Il était officier de douane dans le port de Sydney-nord, et de plus chargé par le chef des douaniers de diriger les mouvements de l'"Alert" dans les eaux qui entourent le Cap-Breton.

4. Il a été suspendu de ses fonctions le 5 février 1914, en attendant que l'enquête ait lieu au sujet du steamer "Alert".

LE CHEMIN DE FER FERRONA-SUNNY-BRAE.

M. MACDONALD demande:

Est-ce l'intention du ministère des Chemins de fer de continuer à traiter la ligne de chemin de fer de Ferrona à Sunny-Brae, comme une ligne séparée de l'Intercolonial, en ce qui concerne les taux de transport de marchandises et autres privilèges?

M. COCHRANE: Il n'a pas encore été décidé si l'on apportera quelques modifications à l'entente actuelle.

LE STEAMER "ALERT".

*M. MACDONALD demande:

1. Qui est propriétaire du steamer *Alert*?

2. Quand le Gouvernement l'a-t-il nolisé?

3. Pour combien de temps et à quel taux par mois a-t-il été nolisé?

4. Où est-il allé depuis le 1er décembre 1913?

5. Combien de fois a-t-il quitté le port de Sydney, depuis le 1er décembre 1913 et dans quel but?

6. Son contrat de nolisement est-il encore en vigueur?

M. J. D. REID:

1. W. N. McDonald.

2. Le premier octobre 1912, pour commencer son service le premier janvier 1913.

3. Le contrat peut être annulé en tout temps, du moment que l'une ou l'autre des parties contractantes donnera un avis d'un an par écrit; $1,250 par mois, le propriétaire payant les gages des hommes ainsi que les frais de combustible et l'entretien.

4. A Sydney-Harbour, sur les lacs du Bras-d'Or, Grand-Narrows, le canal Saint-Pierre, Port-Mulgrave, Port-Hawkesbury, South-Bay, Ingonish, Neil's-Harbour et sur les fonds de pêche, à partir de la côte nord du Cap-Breton jusqu'au sud de la baie des Glaces.

5. Vingt-cinq fois, et cinq de ces croisières ont duré plus qu'une journée; pour la protection du Revenu de l'intérieur et des pêcheries le long de la côte.

6. Le contrat a pris fin le 5 février 1914, en vertu des instructions données par le ministre des Douanes.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des ducoments suivants:

M. Neely.—Etat indiquant le nombre de lieuses, moisonneuses, faucheuses, charrues, semeuses et cultivateurs exportés du Canada ou importés en Canada, respectivement, chacune des années 1910, 1911 et 1912, et leur valeur.

M. Sinclair.—Copie de toute correspondance, télégrammes et autres papiers dans le département de la Marine et des Pêcheries concernant le décès et les funérailles, à Montréal, de Joseph LeBlanc, un matelot sur le steamer de l'Etat, le *Canada*.

M. Chisholm (Inverness).—Copie de tous papiers, télégrammes, correspondance et pétitions se rapportant en quelque manière à la destitution du maître de poste à Ainslie-Glen, comté d'Inverness, et à la nomination de Neil McKinnon à cet emploi.

M. Oliver.—Etat faisant connaître les motifs de la destitution de M. Larivière, agent des terres fédérales à Grouard, les dates de sa nomination et de son renvoi et son salaire à l'époque de son renvoi; aussi, le nom de l'agent nommé à sa place, avec la date de sa nomination et son salaire.

M. Oliver.—Etat faisant connaître les motifs de la destitution de Gordon McDonald, inspecteur de homesteads à l'agence des terres d'Edmonton, la date de sa nomination et de sa révocation, et son salaire à la date de sa destitution; aussi, le nom de l'inspecteur nommé à sa place, avec la date de sa nomination et son salaire.

M. Oliver.—Etat faisant connaître les motifs de la destitution de M. P. Tomkins, agent des terres fédérales à Grouard, la date de sa nomination et de sa destitution, et son salaire lors de sa révocation; aussi, le nom de l'agent nommé à sa place, avec la date de sa nomination et son salaire.

M. Oliver.—Etat faisant connaître les motifs de la destitution de M. George McLeod, en charge de construction de télégraphe sur la ligne télégraphique de la rivière à la Paix, la date de sa nomination et de son renvoi et son salaire lors de sa révocation; aussi, le nom de celui qui l'a remplacé, avec la date de sa nomination, son salaire et ses qualifications.

M. Oliver.—Etat faisant connaître les motifs de la destitution de M. Webster, agent d'immigration à Edmonton, la date de sa nomination et de son renvoi, et son salaire lors de sa révocation; aussi, le nom de son remplaçant, avec la date de sa nomination, son salaire et ses qualifications.

M. Oliver.—Etat faisant connaître les motifs de la destitution de Jacob Mohr, interprète à l'agence d'Edmonton, la date de sa nomination et de son renvoi, et son salaire lors de sa révocation; aussi, le nom de son remplaçant, avec la date de sa nomination, son salaire et ses qualifications.

M. Oliver.—Etat donnant les motifs de la destitution de M. Shinbine, gardien de l'édifice de l'Immigration à Edmonton, la date de sa nomination et de son renvoi, et son salaire lors de sa révocation; aussi, le nom de son remplaçant, avec la date de sa nomination, son salaire et ses qualifications.

M. Boyer.—Relevé faisant connaître le nombre des seigneuries qu'il y a dans la province de Québec; leurs noms et le montant d'indemnité reçu par chacune d'elle, par le Gouvernement, après la passation de l'acte de 1854, et la valeur de chacune des seigneuries sur laquelle ont été basées les rentes constituées.

M. Murphy.—Relevé faisant connaître combien de personnes ont été nommées à des grades honoraires militaires par le ministre actuel de la Milice et de la Défense ou avec son assentiment depuis qu'il est entré en fonctions; quel est le nom des titulaires et le grade de chacun.

M. Chisholm (Inverness).—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, pétitions et autres documents se rapportant en quelque manière à la destitution du maître de poste à Alexander, comté d'Inverness, et à la nomination de son remplaçant.

M. Sinclair.—Copie de tous télégrammes, correspondance, instructions, recommandations et autres documents échangés entre la commission des pêcheries et des mollusques de 1913 et le ministère de la Marine et des Pêcheries, à compter de la date de l'établissement de la dite commission jusqu'au 31 décembre 1913, excepté les documents qui ont été inclus dans le rapport imprimé de la commission.

M. Sinclair.—Etat indiquant les noms, le tonnage, le port d'enregistrement et le lieu de destination de tous les vaisseaux étrangers, tant à voiles qu'à vapeur, qui sont entrés dans le port de Sydney ou sont sortis de ce port pendant l'année terminée le 31 décembre 1913.

M. Macdonald.—Copie de tous papiers, lettres et documents de toutes sortes concernant le renvoi de A. Michael Russell, comme gardien de la salle d'exercice militaire de Windsor, comté de Hants.

M. Macdonald.—Copie de tous les documents, lettres, etc., se rapportant à la destitution d'Albert McHeffy, maître de poste à Shubenacadie, comté de Hants.

M. Macdonald.—Copie de tous les documents, lettres, etc., se rapportant à la destitution de Thomas Nelson, maître de poste à Scotch-Village, comté de Hants.

M. Macdonald.—Copie de tous les documents, lettres, etc., se rapportant à la destitution de C. Stewart McPhee, maître de poste à Enfield, comté de Hants.

M. Macdonald.—Copie de tous les documents, lettres, etc., se rapportant à la destitution de John A. Roy, maître de poste à Maitland, comté de Hants.

M. Hughes (King).—Relevé faisant connaître la somme payée à chaque individu ou firme pour l'achèvement de l'embranchement d'Elmira du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, après que l'ouvrage a été retiré des mains de l'entrepreneur; aussi, les sommes payées à quiconque y a travaillé, qu'il ait été rémunéré à la journée au mois ou à l'année, y compris la durée du temps de travail, le taux des gages et la nature de l'ouvrage accompli; aussi, la quantité de matériaux fournis par chaque individu ou firme, la somme payée à chaque individu ou firme pour ces matériaux, y compris le prix de chaque article fourni, à la livre, à la verge, au gallon ou au nombre, la quantité de matériaux non utilisés; de plus, la quantité de matériaux fournis par le Gouvernement, s'il en est, avec tous les détails et la valeur de chacun de ces matériaux.

M. Macdonald.—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, rapports et autres documents concernant l'achat de terrains de Joseph Fraser, en rapport avec les travaux à l'île Cariboo, comté de Pictou, par le département des Travaux publics.

M. Macdonald.—Copie de toutes pétitions, lettres, télégrammes et autres papiers concernant l'établissement de services de livraison rurale dans le comté de Pictou depuis le 1er janvier 1912; aussi, état donnant le nombre de routes, les courriers sur chaque route, les soumissions reçues dans chaque cas pour le dit service; aussi, copie de la correspondance relative à ces soumissions et à leur acceptation; aussi, relevé des bureaux de poste fermés ou qui devront être fermés par suite de l'établissement des dites routes.

M. Macdonald.—Copie de toute correspondance, lettres, télégramme, rapports, expertises et autres documents concernant l'expropriation des propriétés de John Campbell et Albert E. Milligan, en rapport avec les améliorations à East-River, comté de Pictou.

M. Macdonald.—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant l'achat dans les Etats-Unis, pour le chemin de fer Intercolonial, d'une quantité de charbon au cours des derniers mois.

M. Proulx.—Relevé faisant connaître quel est le montant total des dépenses de voyage des membres du Gouvernement depuis leur arrivée au pouvoir; combien de voyages ils ont faits en d'autres pays, y compris l'Europe; quels sont les noms des ministres qui ont voyagé aux frais du Trésor; quel montant total a été ainsi dépensé par chacun des ministres qui ont ainsi voyagé; quels étaient les objets de ces voyages et quelle en a été la durée.

M. L. P. Gauthier.—Delevé faisant connaître quel a été le total des frais de voyage des membres de l'administration précédente entre le 1er janvier 1897 et le 21 septembre 1911; combien ont-ils fait de voyages en pays étrangers, y compris l'Europe; les noms des ministres qui ont voyagé aux frais du Trésor public; la somme totale ainsi dépensée par chacun des ministres qui ont aussi voyagé, ainsi que le but et la durée de ces voyages.

M. Oliver.—Copie des décrets du conseil régissant l'action instituée devant les tribunaux du Manitoba au sujet de l'abandon et de la vente des terres de la réserve des sauvages de Saint-Pierre, et de tous les documents, lettres, instructions *re* la méthode à suivre quant à l'action à intenter;—de tous les documents faisant connaître les conditions de la rétrocession, les lots spécifiques vendus, les conditions de la vente, les noms des acheteurs et les prix payés; aussi, copie de tous les documents faisant connaître les raisons qui ont induit le Gouvernement à intenter l'action, le but qu'il se propose d'atteindre en agissant ainsi, dans le cas où il obtiendrait gain de cause, et ce qu'il se propose de faire s'il perd sa cause.

LE TERMINUS DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

M. A. K. MACLEAN (Halifax) demande: Copie de tous contrats, comptes, mémoires, lettres, correspondance, reçus, pièces justificatives, connaissements, etc, concernant tous les matériaux, provisions, approvisionnements et articles de toute espèce achetés et expédiés à Fort-Nelson en 1913 par tout département du gouvernement du Canada et arrangements pour l'emploi d'ouvriers en rapport avec la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et de son terminus à Port-Nelson.

—En déposant cette motion, je désire faire quelques remarques à cette Chambre relativement aux travaux que le Gouvernement a fait exécuter dans le cours de l'année 1913 et relatifs au terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson à Port-Nelson. D'après les renseignements qui sont devenus publics, soit directement ou indirectement, de la part de ceux qui ont passé la dernière saison à la baie d'Hudson, je crois que le Gouvernement mérite d'être blâmé pour la façon dont il a conduit les travaux exécutés à Port-Nelson, au cours de la dernière saison.

Si Port-Nelson est le moindrement praticable, et si l'on doit l'adopter comme tête de ligne pour le chemin de fer de la baie d'Hudson, il a été, je crois, fait un tort considérable à sa réputation, ce qui est extrêmement regrettable. Il y a un an ou plus, le présent ministre des Chemins de fer s'est rendu à la baie d'Hudson, afin de savoir par lui-même laquelle des deux villes choisir entre Port-Nelson et Fort-Churchill comme port pour le chemin de fer de la baie d'Hudson. Ce voyage du ministre, voyage fort pénible, a été, à mon sens, grandement méritoire. Je me suis souvent demandé pourquoi il ne nous avait pas fait la faveur d'un rapport ou d'une déclaration expliquant à la Chambre l'objet de sa visite et le résultat de ses observations dans ce lointain pays. Il est visible que le ministre a conseillé le choix de Port-Nelson comme la tête de ligne sur la baie d'Hudson, mais il n'a pas jusqu'ici jugé à propos de mettre le Parlement dans sa confidence; du moins, il ne nous a pas dit les motifs qui l'avaient engagé à ce choix.

Voici à peu près ce que j'ai à dire sur ce qu'a fait le ministère des Chemins de fer relativement à Port-Nelson au cours de l'été dernier. Défaut de méthode dans les

opérations de l'année ou dans les travaux du département relatifs aux installations de tête de ligne à Port-Nelson; manque de préparation relativement aux travaux que l'on voulait exécuter et terminer pendant la saison, par suite de quoi toute l'affaire a subi un grave dommage aux yeux du public; absence évidente de feux et balises protecteurs dans les eaux de la baie; cartes inexactes fournies aux capitaines des vaisseaux naviguant dans ces eaux; absence presque complète de bouées dans les parties de la baie d'Hudson où passent les bâtiments affrétés par l'Etat; manque absolu de facilités pour le déchargement des bateaux; absence totale de quais; nulles dispositions prises en vue de protéger et de préserver les approvisionnements et matériaux mis à terre là par les vaisseaux qui ont visité ce port aux frais du Gouvernement; achats excessifs de matériaux envoyés sur les lieux au cours de la saison, matériaux absolument inutiles, et que l'on ne pouvait ni utiliser, ni employer, ni consommer pour de nombreuses années.

Il existe en outre des témoignages d'incompétence dans le choix des navires affrétés, comme l'ont déclaré certains capitaines des navires qui se sont rendus là l'été dernier. Il y a eu aussi des plaintes sérieuses relativement à la conduite que l'on a tenue à l'égard des ouvriers qui se sont rendus à Port-Nelson, cette année, en vertu de conventions avec le ministère des Chemins de fer. C'est là toutefois un point que je ne discuterai pas pour le moment. Il est constaté que des navires ont été nolisés à de très hauts prix, lesquels ont porté à Port-Nelson des cargaisons fortes et de grande valeur. On les a tenus là pendant plusieurs mois sans que des mesures aient été prises pour les décharger. Un vaisseau s'est perdu avec toute sa cargaison, et cette perte aurait pu, nous le tenons de bonne source, être évitée, en tout ou en partie, avec un peu de soin et d'attention de la part de quelques-uns de ceux qui se trouvaient dans ces régions comme employés du Gouvernement. D'autres navires loués ont été retenus là pendant plusieurs mois, et ils ont dû jeter par-dessus bord une partie de leur cargaison, se mettant ensuite en route pour Sydney ou quelque autre port de la Nouvelle-Ecosse sans avoir complètement déchargé le reste; faute de quoi ils auraient été pris dans les glaces cet hiver. D'autres navires envoyés là avec des charges fort précieuses ont dû s'en revenir sans rien y laisser de leur cargaison.

Telle a été, en somme, l'histoire de l'administration des affaires relatives à ce projet, et les résultats ne lui sont guère favorables, ni font-ils honneur au ministère chargé de conduire ces travaux. Comme je l'ai dit déjà, l'entreprise a subi de ce fait un grave échec. Il y a eu dépense considérable de deniers publics en pure perte, et l'affaire a bien peu progressé au cours de l'année 1913.

M. AIKINS: L'honorable député voudrait-il bien donner le nom du vaisseau que l'on dit être revenu sans avoir déchargé sa cargaison?

M. MACLEAN: Il y en a eu deux, dont l'un a été l'"Alcazar". Rien n'a été déchargé, sauf que l'on a jeté par-dessus bord ce qui se trouvait sur l'avant du navire. Il est revenu à Sydney avec le reste.

L'état de choses que je mentionne fait que tout d'abord l'on se demande si les travaux relatifs aux installations de tête de ligne à Port-Nelson ont été conduits d'une manière utile et pratique pendant le cours de l'été. Une autre question qui se pose, et elle mérite d'être discutée brièvement, ne serait-ce que pour obtenir certaines informations, est celle de savoir si Port-Nelson est bien l'endroit qu'il convient de choisir pour tête de ligne au chemin de fer de la baie d'Hudson. C'est au ministère qu'il appartient de trouver la réponse qu'il faut à ces deux questions, qui aujourd'hui donnent lieu à de la controverse et à des doutes. C'est au Gouvernement à établir que les affaires, au cours de la saison, ont été conduites d'une manière pratique, et que Port-Nelson est bien le port qu'il faut pour tête de ligne au chemin de fer de la baie d'Hudson.

Les seuls renseignemnts qui soient à notre disposition sont ceux qui ont été fournis au public par ceux-là qui, à des titres divers, se sont rendus à la baie d'Hudson l'été dernier. Nul rapport officiel n'a jusqu'ici été présenté au public par l'administration des chemins de fer relativement aux travaux de la saison. Les seules nouvelles que nous ayons de ce qui s'est passé là-bas nous viennent donc de la source que j'ai indiquée.

L'honorable député de Brandon (M. Aikins) m'a demandé des renseignements précis sur certaines cargaisons que l'on avait cet été expédiées pour la baie d'Hudson et que l'on a dû ramener entières. Je vais en conséquence relater brièvement le résultat des voyages faits à la baie d'Hudson au cours de l'été par deux ou trois navires que le Gouvernement avait nolisés. Le premier auquel je ferai allusion est celui du vapeur " Alcazar ", qui est arrivé à Port-Nelson le 14 août, de Port-Arthur (Texas), avec un chargement de près de $2,000,000 de pieds de bois de sapin. L'affrètement de ce

navire a coûté à l'administration près de $60,000. Le bail portait, je crois, $35,000 pour le voyage, avec $250 d'indemnité par jour pour surestarie passé le 1er septembre. Je sais que l'on a dit dans les journaux que le nolisement de ce navire avait coûté en tout la somme d'environ $60,000. Cette assertion peut ne pas être absolument exacte, mais je ne doute point qu'elle ne le soit approximativement. Ce vapeur est revenu à Sydney (N.-E.) sans avoir déchargé sa cargaison, n'ayant pas trouvé à Port-Nelson ce qui aurait fallu pour cela. Ce qui se trouvait sur le pont a été en partie jeté par-dessus bord, et, autant que je peux savoir, tout a été perdu. Il est difficile de comprendre pourquoi l'on avait omis de prendre les mesures nécessaires au déchargement de ce bois. L'"Alcazar" n'a pu s'approcher qu'à 8 ou 10 milles de l'embouchure du fleuve Nelson, à cause du peu de profondeur de l'eau, et il n'y avait aucun autre moyen de décharger la cargaison et de la porter à terre si ce n'est à l'aide d'allèges. Il est extrêmement difficile de comprendre pourquoi le Gouvernement a fait partir pour ces eaux des navires chargés de cargaisons de grande valeur sans avoir pris toutes ses précautions pour en assurer le déchargement. Le voyage de ce vapeur a causé une dépense inutile des fonds publics, et ç'a été en pure perte qu'il a été accompli. Au moment de mon arrivée, il n'y avait aux environs du fleuve Nelson aucune allège pour en opérer le déchargement et, outre l' " Alcazar ", il se trouvait dans les mêmes eaux trois autres navires également chargés. Je ne puis m'imaginer quelle excuse le ministre des Chemins de fer présenterait pour expliquer cette absence absolue de préparatifs. Le bois que portait l' " Alcazar " n'a pu être utilisé cette année pour les ouvrages auxquels on le destinait, et il faudra l'été prochain un nouveau voyage à Port-Nelson pour y reporter ce bois. Et voilà quant à l' " Alcazar ".

Un autre vapeur nolisé par le Gouvernement a été l'"Alette", qui a fait naufrage dans la baie d'Hudson et qui s'est perdu complètement, perte que des gens du bord attribuent à une absence de tout moyen de secours.

L'hon. M. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'honorable député a-t-il des informations lui permettant de dire que le vaisseau est perdu complètement? Pour moi je n'en ai pas.

M. MACLEAN: Les renseignements que j'ai me permettent de dire que l'"Alette" est bel et bien perdu.

M. COCHRANE: Si l'honorable député veut bien me le permettre, je lui dirai que le "Cearence" peut être perdu totalement, mais non pas l'"Alette".

M. MACLEAN: Le ministre des Chemins de fer a raison, l'"Alette" cependant a subi un accident fâcheux. Elle avait à son bord 3,000,000 de pieds de bois de sapin, valant $75,000. Une partie de ce sapin avait été chargée à Port-Arthur (Texas) et une autre à Halifax. Outre ce bois, l'"Alette" portait à Port-Nelson deux allèges construites à Toronto, allèges qui, je le suppose, devaient servir aux déchargements. Le capitaine de l'"Alette" dit que le bois porté à Port-Nelson ne devait servir que dans quelques années; mais, peut-être dira-t-on que, dans une affaire de cette sorte, le capitaine de l'"Alette" n'est pas une autorité suffisante.

M. COCHRANE: Quel est le capitaine qui a dit cela? Il y en avait deux sur le bateau.

M. MACLEAN: Le capitaine Robertson. Il constata l'existence des mêmes conditions: absence de chalands et de quais pour la réception de la cargaison. On affirme en outre que les allèges que portait le vapeur " Alette " n'étaient pas bien construites et que celui qui en avait conçu le modèle n'était nullement au courant des conditions régnant à Port-Nelson. Ces allèges, paraît-il, n'auront guère de valeur pratique. Avant de construire des bateaux d'après pareil modèle, il aurait fallu se rendre compte, au préalable, des conditions réelles.

Un autre vapeur, le "Cearense" a été expédié avec cargaison à la baie d'Hudson. Ce navire, paraît-il, a fait naufrage à environ 20 milles de Port-Nelson, et tout a été perdu, navire et cargaison. On prétend que le naufrage du " Cearense " tient au manque absolu d'auxiliaires de la navigation, chose à laquelle on aurait pu facilement remédier. Je vais citer les déclarations faites par certaines personnes à bord du " Cearense " touchant les conditions régnant à cet endroit, et si je cite ces témoignages, c'est afin de faire connaître à cette Chambre l'opinion de ceux qui ont été en lieu d'observer personnellement les conditions dans leur ensemble. Le capitaine Howard, du " Cearense ", fut inter-

viewé à Halifax, à son retour, et le compte rendu de cette conversation figure dans le " Chronicle " d'Halifax.

M. COCHRANE: Est-ce l'homme qui a perdu ce navire?

M. MACLEAN: Oui, c'est le capitaine du navire naufragé, et il dit que la perte de ce vaisseau est le résultat de la négligence de certains employés de l'Etat. Citons le journal:

Le capitaine Howard, le commandant de ce malheureux vapeur, au moment du désastre, ne parle par énigmes, dont la suivante, communiquée au "Morning Chronicle," sous sa propre signature, cadre parfaitement avec toutes ses affirmations touchant le naufrage de son vapeur.

Le capitaine Howard refuse de faire aucune déclaration au sujet de la perte du "Cearense", mais il déclare que ceux qui dorment se rappellent que d'autres veillent quand bien même ceux qui ont la responsabilité du balisage des voies navigables demeuraient au lit: ils sont serviteurs du peuple, bien qu'employés de l'Etat.

Voilà des paroles qui doivent paraître énigmatiques aux yeux de cette Chambre; mais le capitaine Howard veut sans doute dire que, si les navires de l'Etat eussent prêté les secours voulus, son navire eut été sauvé. Le vapeur " Acadia " était muni d'appareils de télégraphie sans fil, et au dire du capitaine Howard, si les gens du bord eussent fait leur devoir. . .

M. COCHRANE: Est-ce qu'il n'existait pas d'appareils de télégraphie sans fil à bord de son vaisseau?

M. MACLEAN: Oui, sans doute, l'appareil sans fil était installé à bord, mais le capitaine n'a pas réussi à se mettre en communication avec l'"Acadia", parce que les opérateurs de ce dernier navire ne répondaient pas. Puisque j'en suis sur la question du vapeur "Cearense", je désire mettre sous les yeux de cette Chambre une déclaration par écrit communiquée à un journal d'Halifax par un des chefs d'équipage du navire: c'est M. Joseph Anderson. Cet écrit se rattache à l'ensemble des conditions, et je tiens à le mettre sous les yeux de cette Chambre.

Voici ce texte:

Les faits et affirmations, servant de base à cet article, se rattachent à l'époque où le vapeur "Beothic" était à l'ancre à Port-Nelson, pour faire son chargement. L'exposé suivant des conditions n'a rien d'exagéré. Du bord du "Beothic" on pouvait voir de l'autre côté du fleuve Nelson un spectacle vraiment navrant: quelques-uns des vaisseaux mouillés à peu de distance qui étaient à l'ancre à cet endroit depuis deux ou trois mois furent obligés de partir, avec la meilleure partie de leur cargaison à bord; car, on savait que, dans un mois, la baie serait congelée et qu'ainsi disparaîtrait tout espoir de départ. La cargaison de bois de service que le vapeur "Alcazar" et le vapeur "Alette" portaient à l'avant et à l'arrière fut jetée par-dessus bord, vu que c'était leur seul moyen de salut.

On pouvait voir s'en allant à la dérive des pièces de bois de 12 x 12, des matériaux et des billes de tout genre. La seule raison d'être de cette situation, c'est l'insuffisance des moyens de manutention des marchandises.

[M. A. K. Maclean.]

Plus loin, il ajoute:

On ne saurait concevoir de pire situation que celle régnant à Port-Nelson, relativement au transport des provisions et au logement des ouvriers. Au débarquement, le spectacle qui s'offre aux regards semble incroyable, çà et là gissent des accumulations de vivres et de provisions, exposées à l'inclémence des saisons; on se croirait en présence d'un champ ou serait disséminée la houille. Quant aux articles susceptibles de détérioration, comme la farine, etc., ils sont les seuls qui soient protégés par une forte toile. La conséquence, c'est que des provisions valant des milliers de dollars se détériorent en une ou deux semaines, et sont jetées au rebut.

Je m'abstiens de citer le reste de cet article. Au demeurant, voilà l'opinion d'un témoin oculaire qui a bien observé les conditions. Pour l'instant, je veux lire partie de l'exposé de faits communiqué au "Chronicle", de Halifax, par M. Page, qui était employé sur un autre vapeur, mais qui, naturellement, était au courant des conditions réelles. Je me borne à un court extrait que voici:

Si jamais on crée un port à Port-Nelson, il faudra en confier la direction à une tout autre catégorie d'hommes que ceux qui s'y trouvent aujourd'hui. Il y faudra un esprit supérieur, capable de diriger les affaires, au courant de tous les besoins, versé dans la construction des quais et de l'outillage d'un port de mer dans les circonstances les plus critiques; car les conditions régnant à Port-Arthur suffisent pour mettre à la plus rude épreuve les forces de tout homme. Aujourd'hui, l'œuvre est confiée à des novices, pour ainsi dire. Une des preuves les plus frappantes de l'impéritie et de l'inertie des autorités, se rattache au naufrage du vapeur "Cearense". Il échoua sur un haut-fond et on aurait pu faire le sauvetage de presque toute la cargaison s'il se fût trouvé là quelqu'un suffisamment intéressé pour tenter le moindre effort en vue de recouvrer partie de la précieuse cargaison qui se trouvait à bord. Aujourd'hui le vaisseau reste toujours échoué, ses avaries s'aggravant chaque jour tandis que les vagues et la glace démantibulent sa coque et dispersent sa cargaison. Preuve qu'on aurait pu faire le sauvetage d'une forte partie des machines et des provisions qui se trouvaient à bord, disons qu'on a sauvé une assez forte partie de l'outillage de la télégraphie sans fil pour permettre au port de se tenir en communication avec Le-Pas, au cours de l'hiver, si on érige des appareils.

Les appareils de télégraphie sans fil ont été sauvés par un représentant de Lloyds, venu de New-York à la baie d'Hudson afin de s'enquérir du naufrage du "Cearense". Il fallait sans doute obtenir un bateau pour remorquer des vaisseaux avec cargaison et

matériaux, à 8 ou 9 milles en amont du fleuve Nelson, jusqu'au terminus projeté. Le département des Chemins de fer acheta le remorqueur "Kathleen", à Halifax, au prix de dix mille dollars. Voilà ce que nous apprend la réponse à la question que j'ai posée.

M. COCHRANE: La réponse dit clairement que le remorqueur "Kathleen" fut acheté, avec concurrence et publicité. Il est donc impossible qu'il y ait eu connivence relativement à cet achat.

M. MACLEAN: Je n'ai pas souvenance que pareil renseignement figure dans la réponse.

M. COCHRANE: J'ai un exemplaire de la réponse sous les yeux.

M. MACLEAN: Le ministre a sans doute raison. On avait besoin d'un puissant remorqueur et, en pareille circonstance, comme cela se pratique dans le monde des affaires, il importait de se procurer un bateau de la puissance voulue. Le vapeur "Kathleen" était absolument impropre à ce service et il est inconcevable qu'au ministère des Chemins de fer on ait manqué de sens au point d'acheter pareil navire pour ce service. J'espère que le ministre n'est pas personnellement responsable de la chose. Encore un mot à cet égard. Dans le fleuve Nelson il existe un courant de 8 ou 9 nœuds l'heure.

M. COCHRANE: C'est exagéré.

M. MACLEAN: Je doute que ce soit exagéré. C'est ce qu'affirment des gens qui sont au courant des conditions existantes. Le vapeur "Kathleen" pouvait filer environ 9 nœuds à l'heure, et quand on l'employait en Nouvelle-Ecosse au remorquage des bateaux pêcheurs de homard, il pouvait, dit-on, faire à peu près 2 milles à l'heure avec un léger halage. La chose est donc évidente, le vapeur "Kathleen", en essayant de remorquer une allège portant une forte charge en amont de ce courant jusqu'au port terminus, n'aurait pu bouger de place. En réalité, il aurait marché à reculons. Avec le temps, il serait allé en dérive vers le détroit d'Hudson et vers l'Atlantique, plutôt qu'en amont du fleuve Nelson.

M. COCHRANE: C'est encore exagéré.

M. MACLEAN: C'est peut-être quelque peu exagéré; car le capitaine du "Kathleen" aurait sans doute pris le moyen d'empêcher cela. Du reste, il est évident qu'en achetant ce vapeur on a fait preuve d'un manque insigne de jugement. De l'avis des experts, en pareille matière, le "Kathleen" était impropre au service auquel on l'a affecté.

Les renseignements donnés au public touchant la conduite des affaires à la baie d'Hudson, au cours de la saison passée, nous viennent de témoins oculaires qui ont été interviewés par les journalistes. Le capitaine Robertson, du vapeur "Alette", a communiqué à un journal d'Halifax un exposé de faits fort circonstancié, touchant les conditions qu'il y a constatées et au sujet du projet dans son ensemble. Le capitaine Robertson, qui est un expert et un homme fort intelligent, avait à cœur, je crois, la réussite de l'entreprise. La Chambre me pardonnera bien, j'espère, si je cite de copieux extraits de son exposé. Je désire consigner la chose au compte rendu des Débats, et si le capitaine Robertson est un homme honorable et digne de foi, il importe que cette Chambre et le public soient éclairés sur les faits. Dans son exposé de faits, publié par le "Chronicle" d'Halifax, de mardi, 5 novembre, le capitaine Robertson, en discutant l'ensemble de la question, donne le résultat de ses constatations à la baie d'Hudson:

> Notre grande difficulté résulta de ce que l'emplacement des balises ne coïncidait pas avec les cartes qu'on m'avait founies à Halifax avant de prendre la direction du nord. Le chenal est très régulièrement et très soigneusement relevé sur la carte, mais le département de la Marine n'a pas placé les bouées où la carte les indique. Les seules bouées qui sont placées, sont des petits barils de fer qui ont été installés par l'"Acadia". Le chenal est indiqué comme étant marqué par des bouées et certaines de ces bouées que l'on indique comme existantes, n'ont jamais été là à ma connaissance. C'est évidemment la faute du département de la Marine, et c'est une preuve bien claire de négligence de sa part. Les grosses bouées ont été conseillées et recommandées par le capitaine Anderson et les cartes du Gouvernement les indiquent, mais elles n'ont jamais été mises en place et elles n'y sont pas.

J'ai entendu des personnes qui ont été durant la saison dernière à la baie d'Hudson, faire l'éloge des travaux hydrographiques exécutés par le vapeur "Acadia" et je crois qu'il est juste que je le déclare. Mais j'ai entendu des critiques sérieuses au sujet du département de la Marine et des Pêcheries pour son incapacité à se conformer aux recommandations du conseil d'hydrographie.

Continuant, il ajoute:

> Ces petites bouées formées de barils, portent une lampe au sommet de laquelle est attaché un chiffon. Quant à la bouée de direction, elle est marquée sur la carte, mais elle n'est pas dans la position indiquée. En réalité, elle n'existait pas, ce qui est encore une faute du dé-

partement de la Marine ou de celui que votre Gouvernement a chargé de s'occuper de ces questions, car je sais que le rôle de l'"Acadia" n'était pas de placer ces bouées, mais de les indiquer sur la carte et c'était au département de la Marine de s'assurer qu'elles fussent convenablement placées. Comme j'essayerai de trouver le chenal, le vapeur "Cearense" situé à babord, nous pilota presque sur l'écueil où il s'était échoué. Ne sachant pas qu'il était échoué, j'essayai de me rapprocher de lui, mais je heurtai le banc. Heureusement, nous ne marchions pas à grande vitesse et alors j'appuyai sur la barre et je gouvernai à tribord. Il n'y a aucun doute suivant moi que la bouée de direction n'étant pas en place, ce fut la cause de la perte du "Cearense". S'il avait eu une bouée en évidence pour marquer l'orifice d'entrée du chenal ou ce que l'on appelle ordinairement la bonne passe, l'accident ne serait probablement pas arrivé. Si la bouée avait été posée, un navire de grande valeur et un chargement précieux auraient pu être sauvés.

Je pense qu'il est juste que je dise que toutes les critiques faites par le capitaine Robertson au sujet du placement des bouées ne sont pas dirigées contre le ministre des Chemins de fer, mais contre le département de la Marine et des Pêcheries qui a négligé de placer les bouées proposées par les officiers du vapeur "Acadia", et qui auraient dû exister avant que le Gouvernement ne prenne la responsabilité d'envoyer des navires de grande valeur avec des chargements précieux pour traverser les eaux de la baie d'Hudson.

Le capitaine Robertson parle ensuite de l'expérience qu'il a acquise en naviguant dans la baie d'Hudson. On se souviendra qu'il commandait l'"Alette" qui est allé là-bas chargé de bois et qui fut obligé de revenir à Sydney sans avoir pu décharger sa cargaison, sauf une petite partie qui fut jetée par dessus bord.

M. COCHRANE: Il n'est pas revenu.

M. MACLEAN : Le ministre a raison et j'ai tort. Il y a tant de navires dans la flotte de la baie d'Hudson qu'il est difficile de se souvenir des noms. Le capitaine Robertson dit :

Environ deux heures après notre arrivée, le magnifique remorqueur "Kathleen" accosta, ayant à bord M. McLaughlin, l'ingénieur des travaux de construction, accompagné du capitaine Fleetly, surintendant de la Marine. Je leur annonçai que j'étais prêt à décharger la cargaison à 9 heures du matin, le jour suivant, et que je compterais les jours d'escale à partir de cette date. Nous étions alors à l'ancre à 8 milles de l'emplacement de la ville, distance qui était aussi convenable que possible pour un navire du tirant de l'"Alette" et où des bâtiments de son tonnage pouvaient faire escale. L'"Alcazar" et le "Beothic" étaient ancrés tous deux dans le voisinage, l'un plus haut, l'autre plus bas que nous. M. McLaughlin examina les chalands et voulut savoir dans combien de temps je serais prêt à décharger. Je lui répondit aussitôt après que la cargaison du pont serait déchargée. L'ingénieur partit, mais revint le jour suivant, examina de nouveau le navire, retourna au campement et revint le soir nous ordonner de jeter la cargaison du pont par dessus bord pour qu'il pût voir les chalands. Après que le chargement du pont eût été jeté par-dessus bord et perdu en partie et détruit par les courants et les marées, il en vint à la conclusion que les chalands ne lui seraient d'aucune utilité cette année à Port-Nelson. Après cela, il nous a simplement ignorés et ne vint jamais au navire à moins que nous le fassions demander. J'insistai pour qu'il nous laisse décharger notre cargaison, de façon à nous permettre de sortir avant que le passage ne soit bloqué par les glaces. Il nous faisait toujours des promesses, et il n'avait pas la possibilité de les tenir. Il nous promettait continuellement de nous envoyer des hommes et des allèges, quand il n'avait qu'une seule allège, le "Néophyte". Cet allège est une vieille goélette à moteur d'une capacité de 200 tonnes.

[M. A. K. Maclean.]

Je fis remarquer à M. McLaughlin, aussitôt que j'eus connaissances du véritable état des affaires, qu'il était dangereux pour l'"Alette de rester, qu'il y avait non seulement du danger pour les hommes, mais aussi pour la vie des matelots et je lui demandai de me laisser partir. Quant à la cargaison, ils avaient davantage besoin de vivres et de provisions que de bois entassé sur l'"Alette" et sa cargaison était inutile pour longtemps encore. J'insistai là-dessus tout le temps de notre séjour, mais on m'opposa un refus persistant. Si le capitaine Saunders, inspecteur des Lloyds, qui était arrivé à bord du "Bellaventure", ne lui avait pas parlé..

C'est-à-dire à M. McLaughlin.

..à ce sujet, il nous avait gardé là jusqu'à ce que j'aie été obligé de prendre moi-même l'affaire en mains et de partir pour sauver l'existence des hommes et la mienne. A ce moment le navire n'était pas en trop bonne condition par suite du dommage fait à la carène en portant sur les galets qui couvrent le lit du fleuve Nelson. Ces galets offrent un grand danger à tous les navires qui ont un tirant de plus de 18 pieds. Le 4 octobre, je reçus l'ordre de M. McLaughlin de partir. Il me fallut jusqu'au 7 pour arrimer solidement la partie de la cargaison du pont qui restait encore sur le navire.

Je passerai maintenant à la critique des chalands envoyés à la baie d'Hudson pour servir d'allèges:

Je veux parler des chalands et de leur forme absolument défectueuse pour le travail qu'on avait à effectuer. Ce n'était pas autre chose que l'idée d'un âne qui avait pu concevoir de tels appareils pour servir à Port-Nelson.

C'était des machines grandes, lourdes, massives, parfaitement carrées, tandis que la seule forme de barque pouvait naviguer dans ce fleuve contre les marées et les courants aurait dû être en pointe avec une poupe et une barre qui aurait répondu immédiatement. Ces chalands ont été envoyés avec nous en section et devaient être assemblés pour être remorqués par le "Kathleen", un beau petit remorqueur qui a été construit pour tirer les petites embarcations et leur faire monter et descendre le fleuve.

Nous avons pu mettre une des sections à l'eau mais elle a coulé aussitôt que nous l'eûmes lancée. Nous avons découvert ensuite que ces chalands n'auraient jamais pu être assemblés convenablement à Port-Nelson, car les seules possibilités qu'on avait de poser les rivets reposaient sur un vieux forgeron et son fils qui avaient une enclume portative.

Si le capitaine Robertson dit vrai, c'est une preuve de plus du défaut général de préparation de la part du département des Chemins de fer. Il continue en exposant les conditions qu'il a trouvées à terre:

Vous pouviez trouver en tas énormes, un mélange de cordages, de chaînes et un monceau de boîtes de provisions, des pendules Big Ben, des boîtes de cigarettes, du papier à cigarettes et des boîtes de lait. Je ne peux pas me souvenir de tout, mais il y en avait des piles de toutes descriptions, quelques-unes couvertes par des toiles imperméables, d'autres découvertes par le vent et il y avait des tas de provisions sur lesquels on n'avait mis aucun abri.

Il décrit les logements mis à la disposition des hommes et les critique sévèrement. Je tiens à lire ce qu'il dit encore des dispositions prises pour faciliter les débarquements.

Les facilités à Port-Nelson consistent en un petit quai grand comme le débarcadère d'un pêcheur, rien de plus. Sur cet échaffaudage on a établie une petite grue qui ne peut pas lever plus de 5 tonnes. Le "Néophyte" est attaché le long de ce quai avec son chargement et à mesure que la marée baisse, il descend jusqu'à ce qu'il repose sur sa quille. Il faut attendre ensuite que le flot revienne avant de pouvoir quitter le quai et retourner au navire pour chercher un autre chargement.

En discutant d'une façon générale la valeur du projet, il dit ceci:

Le projet de naviguer sur la baie d'Hudson peut être très bon, mais à Port-Nelson il n'y a aucune possibilité de jamais établir un port d'abri pour les navires qui trouveraient trop de glaces dans les détroits et qui voudraient hiverner dans le port. D'après ce que je connais de Fort-Churchill, il me semble que l'endroit conviendrait mieux. De plus, pour la construction d'un port quelconque sur la baie d'Hudson, il faut avoir des ingénieurs qui ait de la pratique dans la construction des ports aux endroits les plus difficiles. Ceux qui ont reçu des médailles d'or peuvent savoir comment faire les mélanges de béton, mais on demande plus que cela aujourd'hui à Port-Nelson si l'on veut jamais y faire quelque chose.

Je regrette d'avoir pris une grande partie du temps de la Chambre avec la lecture des renseignements donnés par le capitaine Robertson, mais il discute la question d'une manière très claire et en s'appuyant sur son expérience personnelle, j'ai pensé qu'il était bon de communiquer ses idées à la Chambre et de les faire insérer aux Débats. Les assertions du capt. Robertson, qui sont absolument d'accord avec celles faites par ceux qui ont été à la baie d'Hudson pendant l'été témoignent, comme je l'ai dit en commençant, d'un défaut absolu de méthodes pratiques dans les travaux entrepris l'été dernier à la baie d'Hudson, par le département des Chemins de fer. Le Gouvernement n'a pas pris de dispositions convenables et suffisantes pour recevoir les nombreuses cargaisons précieuses qui ont été expédiées là-bas en vue de construire un port terminus. Il est vraiment difficile de comprendre comment un département de l'administration, particulièrement celui qui est dirigé par le ministre des Chemins de fer, a pu oublier de fournir des facilités convenables pour alléger les cargaisons des navires. Je crois que le fait que le navire "Katleen" était le seul bâtiment à vapeur acheté et envoyé à la baie d'Hudson pour servir de remorqueur, justifie un blâme très sévère. En somme, je crois avoir donné à la Chambre une preuve suffisante pour indiquer que les opérations faites, la saison dernière, dans la baie d'Hudson, ne sont guère à l'honneur du pays et du Gouvernement. Je crois que le résultat a été et sera à l'avenir très dommageable pour le projet du chemin de fer de la baie d'Hudson, aux yeux des Canadiens en général. S'il est possible d'établir un port terminus sur la baie d'Hudson et si le choix en est fait, il y aura pendant longtemps des préjugés en raison des conditions qui ont existé l'an dernier à Port-Nelson.

Je ne me propose pas de parler plus longtemps de cette question, mais comme je le disais au début, la question se pose naturellement de savoir si une chose convenable a été fait quand Port-Nelson a été désigné comme port terminus pour le chemin de fer projeté de la baie d'Hudson. Je ne veux pas discuter l'opportunité de la construction du chemin de fer lui-même, c'est une question de politique générale dans laquelle le Parlement s'est engagé depuis longtemps.

Il est cependant très important de choisir le meilleur port comme terminus de ce chemin de fer. Je n'entreprendrai pas de démontrer que le Gouvernement a commis une erreur en choisissant Port-Nelson. Je ne prétends pas être un juge compétent en la matière. Je maintiens cependant que le choix du port terminus d'un chemin de fer est une chose très importante et après l'expérience que nous avons eue l'été dernier, nous sommes autorisés à dire que le choix de Port-Nelson est au moins discutable.

J'espère que le ministre nous donnera les raisons qui ont décidé le Gouvernement à faire ce choix. Ses explications seront

d'autant mieux accueillies qu'il est allé lui-même faire l'inspection des lieux. Les preuves ne manquent pas pour établir que Fort-Churchill serait un point terminus préférable. J'ai sous la main une brochure publiée par un nommé William Beech, de Winnipeg, qu'on dit avoir passé une grande partie de sa vie dans la région de la baie d'Hudson. Personnellement, j'ignore s'il possède la compétence et les connaissances voulues pour exprimer une opinion sur la question, mais. . .

M. COCHRANE: Je crois qu'il serait plutôt en état de donner son opinion sur la valeur des terrains qu'il possède dans le voisinage de Fort-Churchill.

M. MACLEAN: Quoi qu'il en soit, il y a une partie de la brochure que je tiens à faire connaître à la Chambre, parce qu'elle corrobore absolument les déclarations faites par les capitaines des navires qui ont navigué dans la baie d'Hudson, l'an dernier.

M. COCHRANE: J'ai simplement voulu dire que ce n'est pas un témoin désintéressé.

M. MACLEAN: Un témoin intéressé peut quelquefois dire la vérité. Voici ce qu'il dit de Port-Nelson:

A la marée basse, la plus grande partie de l'espace entre les rives de l'estuaire est à sec et ne laisse voir que de lugubres mares de boue flottante, parsemées de galets qui ne sont que la continuation des bancs qui existent plus au large. Il y a un chenal allant du fleuve à la baie, mais il est étroit et tortueux. Les sondages les plus minutieux donnent une profondeur qui varie entre 6 pieds, près de la grève, et 33 pieds, à l'endroit où les navires jettent l'ancre, à 30 milles au large. Les dépôts apportés par les rivières et plus particulièrement par le fleuve Nelson se sont accumulés à l'embouchure et ont formé un immense banc qui s'étend à plusieurs milles dans la mer. Dans ces conditions, le Gouvernement croit-il pouvoir créer un port artificiel à un endroit où la mer est libre sur une étendue de 500 milles, sans le moindre obstacle pour amortir les vagues?

D'après ce que rapportent les capitaines de navires qui ont navigué dans la baie d'Hudson, l'été dernier, il est évident que l'auteur des lignes que je viens de citer a raison. La brochure en question contient aussi quelques-unes des dépositions données devant un comité du Sénat, il y a deux ou trois ans, au cours d'une enquête concernant les mérites respectifs de Port-Nelson et de Port-Churchill, comme port terminus. Devant ce comité, M. A. P. Low, qui était autrefois au service du Gouvernement, s'est exprimé ainsi:

Churchill est actuellement le seul port naturel sur la rive sud de la baie. C'est le premier port que l'on rencontre en allant vers le nord.

[M. A. K. Maclean.]

J'ignore si le ministre trouvera quelques raisons pour infirmer le témoignage de M. Low, mais je tiens à constater que, tant qu'il a été au service de l'Etat, il a joui d'une haute réputation, et son opinion mérite certainement qu'on en tienne compte. Devant le même comité, M. J. B. Tyrrell déposa comme suit:

L'embouchure du fleuve Churchill fait exception à la nature générale des rives de la baie d'Hudson. A l'embouchure de ce fleuve, il y a une rive assez élevée et rocheuse, ou du moins un amoncellement de rochers. Les remarques concernant les rives de la baie ne s'appliquent pas dans le cas de l'embouchure du Churchill. C'est pour cette raison que Churchill est un port. Churchill serait un port à l'eau basse; c'est un des plus beaux, sinon le plus beau port du monde. On y voit une rive rocheuse qui s'élève à une centaine de pieds et qui a la forme d'un arc. Sur un des côtés, une pointe rocheuse s'avance dans la baie, ce qui oblige les navires à faire un léger détour, mais ils se trouvent promptement à l'abri des vagues de l'océan. A l'heure actuelle, la profondeur de l'eau dans le port est de 30 à 40 pieds.

Cette publication rapporte aussi l'opinion de certaines autres personnes concernant la supériorité de Churchill sur Nelson comme port de la baie d'Hudson, mais j'en épargnerai la lecture à la Chambre.

Comme je le disais il y a un instant, j'ai cru devoir faire ces quelques remarques, parce que plusieurs capitaines qui ont navigué dans la baie d'Hudson, l'été dernier, sont d'avis qu'il est très douteux qu'un port puisse être établi à Nelson. Je considère que la question est assez importante pour être étudiée plus à fond. Si Fort-Churchill offre un terminus plus avantageux que Port-Nelson, il n'est peut-être pas trop tard pour opérer le changement. Les efforts faits par le Gouvernement, l'été dernier, pour installer des aménagements à Port-Nelson ont coûté très cher et n'ont pas été heureux. S'il fallait que le même insuccès se répétât cette année et l'an prochain, la chose serait infiniment regrettable. Ma conviction est que si Port-Nelson est définitivement choisi comme port terminus, on finira par constater que l'endroit n'est pas propice et le Gouvernement devra y renoncer.

Au sujet des travaux exécutés, l'an dernier, à la baie d'Hudson, le département mérite certainement d'être blâmé, car nous avons eu plus d'une preuve d'incompétence et de négligence. Le Gouvernement ne peut pas refuser de donner des explications à la Chambre. Je puis me tromper et je serais prêt à reconnaître mon erreur si elle m'est démontrée, mais jusqu'à preuve du contraire, je maintiens qu'on devrait porter plus loin les études et les recherches concernant les mérites respectifs de Churchill et de Nel-

son, avant de fixer définitivement le port terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson

L'hon. M. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Mon honorable ami a commencé par dire que les raisons pour lesquelles Nelson a été choisi n'ont jamais été expliquées à la Chambre. Je n'ai pas consulté les Débats de l'an dernier, mais si je me rappelle bien, j'ai donné ces raisons au cours de la dernière session. Il est vrai, comme le dit l'honorable député, que j'ai visité les deux endroits en 1912, sans me prétendre un seul instant un expert en matière de port et de navigation. Notre premier soin en arrivant à Nelson fut de faire une inspection des lieux, et j'avoue franchement, comme je l'ai avoué alors, que Nelson n'est pas un port idéal. Après avoir visité également le port de Churchill et bien que ce ne soit pas non plus un port idéal, un port convenable pourrait y être installé à beaucoup moins de frais qu'à Nelson.

Une des principales raisons qui nous a guidés dans notre choix, c'est que pour arriver à Churchill, il faut traverser un territoire absolument aride de 70 milles de longueur. Cette région est gelée depuis la naissance d'Adam et je n'ai pas encore rencontré un ingénieur disposé à se porter garant de la possibilité de construire un chemin de fer à travers cette région de 70 milles. Tout le monde sait que lorsque l'on construit une voie ferrée, il faut des fossés de chaque côté, pour l'écoulement des eaux de surface, et l'on peut se faire une idée de ce que l'on pourrait attendre d'un chemin de fer construit sur un terrain comme celui-là. C'est pour cette raison que pas un ingénieur ne voudrait entreprendre la construction d'un chemin de fer dans ces parages. Nous n'avions pas d'autre chose à faire que d'adopter Nedson comme port terminus.

Une autre raison qui nous a guidés dans notre choix, c'est que cette voie ferrée est surtout destinée au transport du grain, et la distance pour aller à Nelson est de 85 milles plus courte que pour aller à Churchill. D'un autre côté, les dépenses seront plus considérables à Nelson.

Ce que je reproche à mon honorable ami, c'est d'avoir recueilli les opinions, soit de gens intéressés, soit de gens qui ont eu des déboires, grâce à leur incurie ou à la suite d'accidents inévitables. La perte du navire "Cearense" est due à son capitaine. Le navire est arrivé dans la soirée et jeta l'ancre au large tout près du navire "Acadia" du département de la Marine et des Pêcheries. Les équipages des deux navires ont communiqué entre eux pendant la nuit. De bonne heure le matin, le capitaine partit pour le port, sans demander aucun renseignement au capitaine de l'"Acadia" sur la manière d'y pénétrer. Je suis, de plus, informé par des personnes qui étaient sur les lieux, que l'appareil de télégraphie sans fil du "Cearense" ne fonctionnait pas; je puis établir par le témoignage de deux capitaines dont les navires étaient en ce moment dans le port de Nelson, qu'ils ont essayé de se mettre en communication avec le capitaine du "Cearense" pour l'informer qu'il prenait une mauvaise direction. Il continua à avancer sans faire aucun sondage; s'il avait fait usage de la sonde, il aurait constaté immédiatement qu'il s'aventurait sur des hauts-fonds. Il ne s'est pas guidé sur les bouées, et je ne crains pas d'être contredit en affirmant que ce capitaine est seul responsable de la perte de son navire.

En 1912, nous avons envoyé une équipe sous la conduite d'un ingénieur, pour inspecter les lieux et préparer les plans des travaux à faire. Cette mission a été confiée à M. Hazen. Il est parti à bord du "Beothic"; il est arrivé à Nelson dans le mois d'août et est revenu dans l'hiver, au mois de février, je crois. Il nous soumit ses plans. L'ingénieur en chef du département, qui a demeuré très longtemps dans ces parages et en qui j'ai toute confiance, n'approuva pas le projet conçu par M. Hazen et, après de longues discussions, ce dernier déclara que si on ne lui permettait pas d'exécuter les travaux tels qu'il les avait conçus, il ne retournerait pas. Il consentit cependant à surveiller l'expédition de tout ce qui était nécessaire, en fait d'allèges, de provisions et de matériaux. Il fut chargé d'affréter les navires et d'en surveiller le chargement et il prit passage à bord.

A propos des chalands dont il a été question, ils devaient être livrés à Halifax, le 1er juillet. Les constructeurs malheureusement, comme cela arrive souvent, furent en retard dans la livraison, mais nous les avons expédiés le plus tôt possible. La plus grande partie des marchandises fut mise à bord du "Beothic", qui se rendait à la baie d'Hudson pour le département de la Marine et des Pêcheries. Pour comble de malchance, le "Beothic" donna sur un rocher, près de la côte de Terre-Neuve et dû être mis en réparation à Halifax.

Nous n'avons pu communiquer avec lui, ainsi que nous espérions pouvoir le faire, par télégraphie sans fil, cet hiver. Nous

nous attendons, toutefois, à recevoir un premier message, d'ici quelques jours. Le "Cearense" est muni d'un appareil qu'on ne trouvait pas sur le "Beothic", et l'installation de la télégraphie sans fil fut achevée vers le 1er décembre. En ce qui concerne ce port, je puis dire que nous avons acheté une drague que nous nous proposons d'utiliser ce printemps. Nous avons retenu les services des hommes les mieux qualifiés que nous avons pu trouver pour conduire sûrement le navire à ce port. Le meilleur homme recommandé fut le capitaine Saunders, qui remplissait la fonction d'inspecteur pour les Lloyds, à New-York. Il s'est rendu lui-même à ce port, et dans un rapport qu'il m'a adressé, il dit ce qui suit au sujet du fleuve Nelson:

D'après l'expérience que j'ai acquise et en tenant compte de l'état du fleuve Nelson, si je le compare avec celui d'autres fleuves à cours rapide, tels le Mississipi, le Delaware, la Mersey, la Tamise, le Hoogley, la Moulmain, etc., je puis dire avec certitude que la navigation et les fonds où l'on peut jeter l'ancre, dans le cas des fleuves que je viens de mentionner, offrent beaucoup plus de dangers et de difficultés que n'en présente la navigation du fleuve Nelson.

Au sujet du bois, je dirai que nous n'avons jamais eu l'intention de le transporter par chalands. M. Hazen a proposé de le flotter. Les efforts qu'il a tentés dans ce sens échouèrent complètement, bien qu'il se servit de chaînes pour consruire un barrage flottant avec des pièces destinées à guider le train de bois jusque dans le port, mais il s'abstint de tenter la chose. Pour quelle raison? Je l'ignore. Quoi qu'il en soit, il n'a jamais soumis de rapport à ce propos. Au reste, nous n'avons jamais eu l'intention de nous servir de chalans pour le transport du bois.

En ce qui a trait à l'"Alette", je puis arguer que le capiaine Freakley, qui compte 15 années d'expérience quant à la navigation de ces eaux, ne dit que c'est lui qui est responsable de l'accident arrivé à ce navire dans la rivière Nelson. Il explique qu'il avait donné trop de chaîne à son navire—environ 90 pieds, au moins—et que celui-ci n'était amarré qu'à l'une de ses extrémités. Les autres capitaines avaient l'habitude d'employer deux chaînes. Il me dit encore qu'on lui avait conseillé de suivre l'exemple de ses confrères, ce qu'il n'a pas fait, d'où l'accident. L'"Acadia" suivait l'" Alette " pour pénétrer dans le port. Il y avait environ 20 pieds d'eau à cet endroit, et je puis dire que le " Minto " s'est rendu, sans encombre, à son quai qui se trouve en face de l'endroit où l'on construit les installations du port. Mais ces gros navires ont toujours refusé de remonter aussi haut, ce dont je ne les blâme pas trop. Ils peuvent, cependant, se rendre en toute sécurité à l'endroit en question, mais leurs capitaines redoutent un accident.

Mon honorable ami estime qu'à Port-Nelson on ne trouve pas les avantages requis pour le transbordement des cargaisons. Je lui demande de réfléchir un instant. Nous n'avons fait qu'exécuter un levé du fleuve à cet endroit. Nous ne pouvons faire venir par cette voie le bois dont nous avons besoin pour construire un quai, à moins que nous n'allions chercher cet article à 100 milles de distance et encore ce bois est-il plutôt rare. Nous n'avions pas d'attelage pour transporter ce bois. Nous nous trouvions en face de deux alternatives et nous avons cru qu'il valait mieux rendre ce bois sur les lieux, afin de commencer les travaux plus tôt, l'an prochain. Cette année, la saison d'été a été très courte. Le premier steamer n'est arrivé qu'au mois d'août, ayant été retenu par les glaces. Nous l'attendions vers le milieu de juillet, vu qu'il était parti en temps utile. Les navires ne portaient pas de cargaisons, à l'exception de l'"Alette" et de l'"Alcazar". Ainsi que l'a dit l'honorable député, l'"Alcazar" devait se rendre à la baie d'Hudson, et on peut se demander si nous ne pourrions pas insister, maintenant même, pour obtenir que ces navires revinssent avec leurs cargaisons de bois marchand, mais je ne veux pas exprimer d'opinion à ce sujet.

M. McLaughlin, qui a succédé à M. Hazen, est un fonctionnaire qui compte déjà quelques années de service. Je crois qu'il a encore la vigueur et l'activité de la jeunesse. On a pu lui imposer un travail considérable, mais je n'ai perdu confiance ni en ce fonctionnaire ni en ce port. Ces navires sont partis en emportant une quantité de bois marchand suffisante à la construction d'un quai pour les barges. Ils ont aussi déchargé les locomotives et les rails pour le transbordement de leur cargaison. Nous espérons envoyer, cet hiver, une équipe considérable d'ouvriers à cet endroit, afin de commencer—pour les poursuivre durant l'été—les travaux que nous voulons faire exécuter dans cette région. Si nous transportions ces ouvriers par steamer, nous ne pourrions pas espérer atteindre ce port avant la fin de juillet, pour ne pas dire plus tard. Je puis ajouter que nous avons

été placés dans une position désavantageuse parce que nous n'avons pas eu les bacs dont nous avions besoin. Si l'on en croit les ingénieurs, ces embarcations nous auraient fourni tous les avantages désirables pour le déchargement des navires dont j'ai parlé. Nous avons eu à surmonter des difficultés considérables, cette année, mais nous devons nous attendre à cela, lorsqu'il s'agit des ports de cette région septentrionale. Il nous faut expédier sur les lieux tout ce dont nous pouvons avoir besoin, avant que nous puissions commencer le moindre travail. La grande drague que l'on a envoyée dans ces parages n'a pas été perdue. Le capitaine Saunders a eu l'obligeance de prendre certaines photographies; en voici une qui nous montre la drague dans toute sa beauté. Je suis convaincu que nous n'avons pas commis d'erreurs dans le choix des hommes et nous croyons que l'ouvrage se poursuivra sans relâche, au cours de l'été prochain, et que les travaux de construction des quais, ainsi que ceux de dragage, seront assez avancés lorsque ce chemin de fer atteindra Port-Nelson. Ce dernier ouvrage ne sera pourtant pas entièrement terminé, parce que, si les travaux exécutés sont de nature à assurer la navigation du détroit, il nous faudra dépenser des sommes énormes pour mener à bonne fin cette entreprise.

J'espère que les améliorations qui ont été faites dans le cours du Saint-Laurent, se renouvelleront pour le détroit d'Hudson. Je ne crois pas que nous méritions le moindre reproche. Nous pouvons avoir commis des erreurs; nous n'avons pas eu beaucoup de temps pour opérer le transport de ces marchandises, mais nous avons apportés à l'exécution de ce travail toute la célérité possible. Notre approvisionnement est tel qu'il suffira aux ouvriers qui exécuteront ces travaux, l'été prochain, et je suis parfaitement convaincu que les résultats d'une autre année seront de nature à contenter la Chambre et le pays et à me réjouir moi-même.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): Je suis certain que la déclaration faite par le ministre établit parfaitement le bien fondé de la motion et des observations plutôt sévères présentés par mon honorable ami d'Halifax (A. K. Maclean). Il s'agit d'une question d'une très grande importance et au sujet de laquelle il faut renseigner le public, il importe encore que l'on ne retarde pas à fournir les informations les plus complètes. La position prise par le ministre sur le sujet en jeu me plaît grandement. Je considère que son attitude est tout à fait favorable à ce projet et je ne mets aucunement en doute sa parole, lorsqu'il se déclare prêt à pousser l'exécution des travaux jusqu'à leur complet achèvement et cela, aussi rapidement que possible. Toutefois, lorsqu'une entreprise revêt l'importance qu'a ce chemin de fer de la baie d'Hudson, projet qui intéresse une partis aussi considérable de la population du Canada, tout ce qui peut ou semble pouvoir nuire à la réalisation de ce projet s'impose nécessairement à la discussion, même lorsque celle-ci tend à combattre cette entreprise.

Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre—à l'exemple des députés de l'Ouest—que la population de ce pays estime que le développement et que le bien-être de l'Ouest dependent en très grande partie de la construction et de l'exploitation d'une voie de transport par la baie d'Hudson, et que le moindre retard apporté à la réalisation de cette idée nuit sérieusement à la prospérité de cette région et, par suite, à celle de tout le pays. On doit donc admettre que les habitants du Canada voient d'un mauvais œil le refus d'agir qui est de nature à retarder le parachèvement de cette entreprise ou à nuire à cette dernière, dans une mesure sérieuse.

Quant à la préférence accordée au port de Nelson sur celui de Churchill, nous constatons qu'il est certain que le port de Churchill répond à tous les besoins résultant de la construction d'un chemin de fer à ce port. Les travaux d'améliorations qu'on exécuterait dans ce port coûteraient moins cher. L'objection établie par le ministre, c'est que, d'abord, la route de Churchill serait augmentée d'environ 80 milles; on y rencontrerait un terrain désert ou gelé et ne convenant aucunement à la construction d'une voie ferrée; ensuite, que la construction de ces 85 milles supplémentaires entraînerait une dépense additionnelle sans compter le supplémentaire occasionné par l'exploitation de cette voie ferrée. Ce sont là des questions qui s'imposent à notre examen. Quant à l'objection soulevée par mon honorable ami et par ses ingénieurs au sujet de la possibilité de construire un chemin de fer jusqu'à Churchill, voie qui traverserait cette région froide et dénudée qu'on a mentionnée, je ne crois pas que l'idée...

M. COCHRANE: J'ai probablement oublié de mentionner qu'il y a 9 pieds de mousse, de boue et de détritus de cette nature en certains endroits et que l'épaisseur de ces

couches est moins forte ailleurs. En creusant de chaque côté du tracé de cette route et en y chassant l'eau pour laisser pénétrer l'air et le vent, il serait possible peut-être de modifier la nature de ces terrains.

M. OLIVER: Ce qui s'est passé au Yukon démontre que, lorsqu'on a construit dans ce territoire les premières routes de charroi, on a pris grand soin d'éviter les terrains bas; on a tracé ces chemins au sommet des collines, afin de suivre des terrains secs; mais, depuis ce temps, on a construit ces routes dans les endroits où le travail était plus facile au milieu même de buttes de toutes sortes. Le sol qui est perpétuellement gelé fournit une fondation absolument solide et les routes publiques sont aussi dures que si elles étaient de roc véritable. Les chemins qu'on a ainsi construits ont donné pleine et entière satisfaction.

M. COCHRANE: L'honorable député parle des routes de voiture.

M. OLIVER: Je crois que l'état de choses qui existe dans un cas s'applique à l'autre. Je rappelle ce qu'on a fait au Yukon, et j'estime que l'opinion que mon honorable ami nous a avancée ne repose sur aucune base solide. Quant à la longueur du chemin et aux dépenses qu'occasionnera la construction de cette voie ferrée et quant au coût de l'exploitation de cette dernière, si l'on peut outiller Port-Nelson à meilleur marché ou pour un montant égal à celui qu'il en coûterait de construire ce prolongement vers Churchill, je n'hésite pas à dire que le choix de Nelson est préférable.

Mais il peut arriver que le coût de créer un port satisfaisant à Nelson soit réellement plus élevé que ne l'est celui de la construction de 85 milles de voie ferrée supplémentaire, et il est possible que l'entretien de ce port, lorsque ce dernier sera établi, coûte plus que le montant que représentent la construction et l'entretien de ces 85 milles de voie ferrée. C'est peut-être beaucoup dire en ce qui concerne Nelson. Mon honorable ami parle d'un ingénieur qui a eu l'occasion de se renseigner amplement sur les ports qu'on trouve à l'embouchure de chacun des principaux ports du monde. En aucun de ces ports, je ne crains pas de l'affirmer, la situation ne se rapproche de celle qui existe à l'embouchure du Nelson.

M. COCHRANE: Cet homme parlait par expérience. C'est un marin et non un ingénieur; il raconte ce qu'il a vu de ses yeux.

M. OLIVER: Il parle de l'état où se trouvait le port après qu'on l'eut créé, mais non de l'état dans lequel il est en ce moment. A l'embouchure du fleuve Nelson, les conditions diffèrent entièrement de celles qui prévalent à l'embouchure des autres cours d'eau mentionnés par cette personne-là. Je ne condamne pas pour cela le choix de Port-Nelson—loin de là; mais je crois que le Gouvernement se soit guère rendu compte de l'énormité des travaux qu'il faudra exécuter pour faire de Nelson un port satisfaisant.

M. COCHRANE: Il s'en est assurément rendu compte.

M. OLIVER: Il ne se fait presque pas d'idée de la somme des ouvrages ou des dépenses qu'il faudra faire. Les fâcheux contretemps que l'on a subis cette année suffisent, selon moi, à faire voir que le Gouvernement ne s'est pas rendu compte des obstacles qui se trouveraient sur son chemin. Il y a déjà bien des années, on commençait à faire des relevés à l'embouchure du Nelson, études qui se sont poursuivies à différents temps. Le Gouvernement a eu toute la saison de 1912 pour se renseigner sur les obstacles qu'il devait rencontrer.

On n'a pas oublié qu'au cours de certain débat qui eut lieu à la Chambre, le Gouvernement s'attirait d'amers reproches, même de la part de certains de ses partisans, parce qu'il avait suspendu pour un certain temps les travaux du chemin de fer de la baie d'Hudson. A la session de 1911-1912, il annonçait enfin que la construction du chemin de fer entrait dans son programme et que le choix du port terminus se ferait à aussi bref délai que possible. Le ministre lui-même s'est rendu jusqu'à la baie d'Hudson en 1912, et cependant lorsque l'on veut, en 1913, commencer la grande entreprise qu'est l'établissement d'un port à Nelson, on envoie là-bas une expédition dont une grande partie se perd dans un désastre.

M. COCHRANE: Non pas; ce que l'honorable député dit là n'est pas exact. Il n'est arrivé d'accident qu'à deux navires, et j'ai fait voir que ce fut par la faute du personnel. Les autres se sont rendus sans encombre, et deux d'entre eux ont accompli chacun deux voyages sans le moindre accident.

M. SCHAFFNER: Combien en a-t-on envoyé?

M. COCHRANE: Six.

M. OLIVER: La perte de l'un de ces navires. . .

M. COCHRANE: L'assurance couvrait pleinement cette perte.

M. OLIVER: Sans doute.

M. COCHRANE: Nous n'avons donc rien perdu.

M. OLIVER: Nous ne perdons pas d'argent, il est vrai, mais ce que je signale, c'est la perte du navire, c'est le retour de l'une des cargaisons, pour ne rien dire des bruits qui ont couru au sujet de la perte des approvisionnements, sans compter que, de l'aveu même du ministre, on n'a pu faire parvenir à destination qu'une partie des appareils de télégraphie sans fil, ce qui empêcha mon honorable ami de se mettre en communication avec le port.

M. COCHRANE: Il est fâcheux, ai-je dit, que la majeure partie de ces appareils ait été mise à bord du "Beothic" qui dut revenir à la suite d'un accident qui lui arriva sur la côte de Terre-Neuve. Certains des appareils se trouvaient à bord d'un autre navire et parvinrent à destination.

M. OLIVER: Si on ne perdit pas cette partie des appareils, ce fût grâce aux services d'une compagnie de sauvetage.

M. COCHRANE: Pas du tout; il n'y avait pas de compagnie de sauvetage dans ces parages-là.

M. OLIVER: C'est pourtant ce qu'affirme mon honorable collègue (M. A. K. Maclean).

M. COCHRANE: Je sais; mais il affirme bien des choses qui ne sont pas exactes.

M. A. K. MACLEAN: J'ai dit que cette partie des appareils de télégraphie sans fil avaient été sauvés par le représentant des Lloyds, qui se trouvait alors sur les lieux, et que le sauvetage aurait pu être effectué par l'équipage de l'"Acadia" s'il avait seulement daigné s'en donner la peine.

M. COCHRANE: Ce sont des personnes à l'emploi du Gouvernement en cet endroit qui sont allées prendre les appareils à bord du navire, et non pas des gens que l'on envoya là tout exprès.

M. A. K. MACLEAN: Je puise mes renseignements dans les déclarations des capitaines de navires qui se trouvaient sur les lieux.

M. COCHRANE: Des capitaines qui, se trouvant dans l'embarras, étaient obligés d'expliquer leur mésaventure.

M. A. K. MACLEAN: Peut-être les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer sont-ils dans l'embarras et cherchent-ils à s'en tirer.

M. COCHRANE: Non pas .

M. OLIVER: Je suis bien aise d'apprendre que les conditions sont plus satisfaisantes qu'on ne disait.

M. COCHRANE: Elles le sont certainement.

M. OLIVER: Lors même que l'on mettrait les choses au mieux, comme fait le ministre, on ne saurait dire que le travail accompli à la baie d'Hudson au cours de l'été dernier a abouti à des résultats bien merveilleux.

M. COCHRANE: Tout compte tenu des circonstances, nous avons très bien réussi.

M. OLIVER: Si grand que soit mon désir de ne pas contredire le ministre, je regrette de l'entendre parler ainsi, car son langage indique que ni lui ni le Gouvernement ne se sont rendu compte de l'importance de la tâche qu'ils ont entreprise. Ils semblent n'avoir pas à cœur de prendre les meilleurs moyens d'exécuter l'entreprise avec la rapidité et la perfection qu'elle exige. Le Gouvernement et ses ingénieurs ont une tendance à en amoindrir l'importance. Comme il fallait choisir entre Churchill et Nelson, on a évidemment cherché à restreindre la dépense et écarter les obstacles en établissant le terminus à Nelson. Si c'est cela que l'on veut, soit; mais il faut se pénétrer de ceci: c'est que ce n'est pas une mince tâche que d'établir un port à Nelson.

M. COCHRANE: C'est très vrai.

M. OLIVER: Le Gouvernement doit se rendre compte qu'il s'agit là d'une entreprise gigantesque. Le pays ne saurait souffrir qu'il l'exécute par bribes, qu'il prenne des mesures et fasse des dépenses insuffisantes qui, n'étant pas marquées au coin de la prévoyance, occasionneront des pertes, des dégâts et du délai, et finiront par jeter du discrédit sur l'entreprise. Les bruits qui ont couru au sujet de l'insuccès de l'expédition de l'été dernier ont assurément eu l'effet de créer une impression défavorable à l'égard de la praticabilité de ce chemin de fer. Dans l'Ouest, chacun considère que cette entreprise touche à son

propre intérêt, et c'est pour cela que j'insiste aussi fortement sur la question.

Je prétends que le Gouvernement a eu amplement le temps de prendre les mesures de précaution qu'il fallait à l'égard du balisage du chenal, du choix des navires et des matériaux nécessaires. Le résultat obtenu fait voir qu'il n'a pas su s'y prendre. Je n'attribue pas l'insuccès au mauvais vouloir du ministre, mais plutôt à ce que l'on cherche à écarter les obstacles et à réduire la dépense.

Il s'agit ici d'une entreprise qui est intimement liée à la prospérité future des provinces de l'Ouest. Quand le chemin de fer de la baie d'Hudson sera en exploitation, il en coûtera d'autant moins pour expédier les grains de l'Ouest à Liverpool que le transport se trouvera abrégé d'à peu près 1,000 milles à l'intérieur du pays. Cette réduction du coût du transport est d'un prix inestimable; à un moment donné, elle pourrait faire réaliser à nos producteurs de gros bénéfices là où ils n'auraient autrement connu que l'insuccès. Il importe donc au plus haut point d'apporter toute la prévoyance et toute la réflexion voulues à chacune des mesures que l'on prend en vue de la réalisation de l'entreprise, et de faire en sorte qu'elle réussisse au lieu de créer l'impression qu'elle n'est pas utile.

Je ne demande pas qu'on se hâte plus qu'il ne faut; je ne demande pas que la construction du chemin soit terminée cette année ni l'an prochain, ni l'année d'après; je veux seulement que le Gouvernement prenne le temps voulu, qu'il fasse montre de prévoyance et de discernement, qu'il soit prêt à faire les dépenses nécessaires, non à ralentir les travaux, mais à s'y prendre de telle sorte que lorsque le chemin sera terminé, l'on ait un port assez bien outillé pour répondre aux besoins du trafic de la ligne nouvelle, que celle-ci connaisse le succès dès l'instant où on la mettra en exploitation, et que le pays tire quelque profit des sacrifices qu'il se sera imposés.

Cette entreprise se heurte à bien des intérêts, à bien des préjugés, et pas n'est besoin de faire observer que si les installations du port ne sont pas telles qu'elles devraient être lorsque la construction du chemin de fer sera terminée, il faudra bien peu de chose pour faire naître des préventions dont on ne triomphera qu'au bout de plusieurs années. Il importe absolument de faire en sorte que les esprits ne puissent être prévenus contre l'entreprise; c'est pour cela que j'en parle et que je fais reproche au ministre des conditions de l'expédition de l'été dernier et des résultats que le pays en a obtenus.

[M. Oliver.]

Le chemin est en voie de construction; il est vrai qu'on ne pousse pas les travaux avec la plus extrême diligence, mais, m'a-t-on dit, le tiers de la plate-forme est dressé et les rails sont posés sur un parcours d'environ 80 milles. Au train dont on va —et il n'est certes pas rapide— le chemin atteindra Port-Nelson avant que ce port ne soit en état de répondre aux besoins du trafic, s'il faut en juger par l'allure suivie jusqu'ici. Je serais bien aise de voir les travaux du chemin de fer se poursuivent plus rapidement, mais j'insiste plus fortement sur la nécessité d'achever les installations du port avant que la voie aboutisse à Port-Nelson. Autrement, le chemin et l'entreprise seront compromis au point de ne pouvoir s'en relever avant des années.

M. J. A. M. AIKINS (Brandon): Je croirais négliger mes devoirs envers mes compatriotes de l'Ouest, si je n'élevais pas la voix dans cette circonstance pour dire au ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) que nous lui sommes reconnaissants de sa prompte et énergique décision au sujet du chemin de fer et de la ligne de la baie d'Hudson. On fait quelque chose.

Le représentant d'Edmonton a déclaré qu'il ne voudrait pas conseiller au ministre des Chemins de fer de procéder trop à la hâte à la construction de ce port. J'imagine que, lorsqu'il remplissait parmi la droite les fonctions de ministre de l'Intérieur, il en disait peut-être autant à celui qui était alors ministre des Chemins de fer—qu'il ne lui conseillait pas d'agir trop à la hâte— et on n'a certainement pas mis trop d'empressement. Si nous suivions le conseil du représentant d'Halifax (M. A. K. Maclean) d'avancer prudemment, pas à pas, d'une année à l'autre, le parachèvement du port de la baie d'Hudson pourrait coïncider avec l'âge. Les mésaventures éprouvées au cours de l'année proviennent de l'action prompte et énergique du ministre qui ne voulait pas "attendre". Mais, les projets les mieux conçus des souris et des hommes sont souvent déjoués, a-t-on dit. Les déclarations du minstre ont prouvé qu'il a pris toutes ses mesures pour assurer le succès des expéditions qui se sont

rendues l'an dernier à la baie d'Hudson. Ce n'est pas que les dispositions n'ont pas été bien précises, mais c'est que les calculs de l'homme ont été déjoués. Ainsi, les allèges ne sont pas arrivées à temps, d'autres machines n'ont pas été construites assez tôt, et lorsque les navires ont été rendus à Nelson, certains agents n'avaient pas encore observé les arrangements que le ministre avait sagement arrêté. Autrement, il n'y aurait eu ni accidents, ni mésaventures.

Je ne m'appesantirai pas davantage sur ce point, mais je dirai que je ne crois pas que le représentant d'Halifax (M. Maclean) ait établi une simple présomption contre le ministre. Il nous a lu les déclarations de M. Beach qui, la chose était notoire, était intéressé à titre de co-propriétaire des emplacements de ville de Churchill et qui, naturellement, approuvait l'idée d'établir le terminus à Churchill. Puis, il a lu des articles de journaux dont rien ne prouve l'exactitude. Si nous nous fions aux articles de journaux, la Chambre se guidera sur de piètres renseignements.

Quant au port lui-même, l'ancien Gouvernement avait adjugé la construction de la première section du chemin de fer de la baie d'Hudson, commençant au Pas, mais il ne savait pas où la voie aboutirait. L'emplacement d'un terminus était incertain. Il pouvait se trouver entre Terre-Neuve et le pôle Nord.

M. GRAHAM: N'exagérez pas. C'est forcer la note que de dire que le terminus d'un chemin de fer canadien aurait pu se trouver à Terre-Neuve.

M. AIKINS: Disons donc dans la direction de la baie de Fundy.

M. GRAHAM: Les deux endroits ne sont pas très rapprochés.

M. AIKINS: Bien qu'ils eussent été seize ans au pouvoir, nos adversaires n'avaient pas décidé où le chemin de fer aboutirait à l'est; ils ne semblaient pas en avoir d'idée. Ils disent maintenant qu'il aurait fallu faire des études du tracé et des préparatifs. J'accuse l'ancien Gouvernement de n'avoir rien fait pour l'établissement d'un port sur la baie d'Hudson, pour choisir le terminus de la voie, pour établir le balisage de la route des navires, dans le détroit d'Hudson. Lorsque le présent ministre des Chemins de fer a pris son poste, il a commencé à exécuter l'entreprise et quelques-uns des ennuis qu'il a éprouvés ont été causés par son empressement.

Nous ne trouvons pas à redire à cet empressement. Nous regrettons les accidents, mais nous préférons cette hâte aux retards qu'affestionnait l'ancien Gouvernement. Il est très vrai qu'il faudra apporter beaucoup de soin au balisage du chenal, à l'établissement des signaux et des feux d'alignement, ainsi qu'à l'installation des appareils de télégraphie sans fil qui devront être placés dans le détroit et sur quelques îles de la baie.

Nous convenons avec le représentant d'Edmonton qu'il faut prendre des mesures immédiatement afin que le port soit prêt, lorsque la voie ferrée sera achevée, et que le grain et les autres produits de l'Ouest suivent cette route.

Quant au choix de Port-Nelson comme terminus, les faits qui ont été exposés à la Chambre aujourd'hui justifient la conduite du ministre. Il ne faut pas oublier que pendant l'année écoulée six ou sept navires ont remonté le fleuve Nelson. L'un était la " Belle-Aventure ", l'autre le " Bonaventure", accompagnée de la goélette "Néophyte" et du remorqueur dont il a été question; l'"Alcazar", le "Sinbad", le "Beothic", le "Cearense" et l'"Alette". Le seul de ces navires qui ait éprouvé des ennuis dans le chenal a été le " Cearense " et cela, comme l'a dit le ministre, en grande partie par la faute de ceux qui conduisaient ce navire.

Cela démontre clairement que le chenal et la rade de Port-Nelson sont navigables, même lorsque le nombre des bouées est insuffisant. Ces navires n'ont pas eu de difficulté pour se rendre là-bas ni pour en revenir. Ce qui prouve que des navires peuvent en toute sécurité entrer dans ce chenal et en sortir, même lorsqu'il est insuffisamment balisé et presque pas éclairé.

Un levé hydrographique a été entrepris, me dit-on, en 1911, et il a été continué en 1912 et 1913, de sorte qu'on connaît suffisamment l'embouchure du fleuve Nelson. Si j'ai bien compris, ce que M. Sanders a déclaré, c'est que, à l'état naturel, les rivières Mississi, Hogley, Mersey et Tamise ne valaient pas mieux que l'embouchure du fleuve Nelson pour les fins de la navigation. S'il en est ainsi, et si les travaux accomplis dans les rivières Tamise, Mersey et autres ont rendu ces cours d'eau parfaitement navigables, on peut obtenir le même résultat à l'embouchure du fleuve Nelson.

On a dit que Churchill a un port naturel. En effet; on ne peut pas dire qu'il y ait un port naturel à l'embouchure du fleuve Nelson, mais il y a une bonne rade qui peut devenir un port.

Voici un autre fait qui a été dévoilé pendant la discussion. Le " Bonaventure " a été le premier navire à remonter la baie d'Hudson en 1913, arrivant dans le détroit en juillet avec la " Belle-Aventure ". La glace causa quelques ennuis dans le détroit, et le " Neophyte ", la " Belle-Aventure", le remorqueur "Katleen" furent laissés en arrière et le "Bonaventure" poursuivit son voyage. Il donna contre des glaces au milieu de la baie, mais continua à se frayer un chemin pendant plusieurs jours. Lorsqu'il sortit des glaces il télégraphia à la " Belle-Aventure " pour lui conseiller de passer plus au nord et à l'ouest, et les navires qui suivirent entrèrent dans la baie sans rencontrer de glaces. Cela démontre l'importance d'avoir de bons appareils de télégraphie sans fil.

Quant à la différence des ports, souffrez que je répète ce que j'ai déjà dit—que le fleuve Nelson est à 100 ou 120 milles plus au sud que Churchill et qu'il est libre de glace plus tard à l'automne et plus tôt au printemps. M. Freakley dit qu'il était sur les lieux le 5 décembre 1913 et que le fleuve Nelson était encore libre.

De plus, il ne faut pas oublier que, ainsi que le ministre le dit, si le chemin de fer aboutissait à Churchill, la voie ferrée serait de 70 à 80 milles plus longue. Cela n'implique pas seulement un surcroit de frais de construction; mais implique aussi une augmentation annuelle des frais d'exploitation. Les 140 milles de parcours de plus, à l'aller et au retour, augmenteront les frais des cultivateurs. Moins ils ont de longues distances à parcourir pour rendre leur grain au littoral, le mieux c'est, et s'ils peuvent obtenir un tarif de transport moins élevé à cause de la moindre distance à parcourir, c'est encore mieux.

Fort-Churchill est dans une solitude, et Nelson ne l'est pas. Ce dernier port a été choisi, et le seul fait qu'on a réussi à naviguer dans ses eaux en 1913 justifie le choix du ministre. Nous qui sommes de l'Ouest approuvons entièrement ce qu'a dit le représentant d'Edmonton de notre vif désir de voir ce terminus établi au plus tôt, afin de permettre l'expédition du surplus des grains récolter dans l'Ouest, et d'améliorer le sort du cultivateur de là-bas. Même si des accidents ont eu lieu, nous aimons mieux subir quelques mésaventures que d'attendre indéfiniment que le chemin de fer soit construit et que le port soit prêt pour l'expédition des marchandises.

[M. Aikins.]

M. W. E. KNOWLES (Moosejaw): Prêtant l'oreille aux observations du député d'Edmonton (M. Oliver), j'ai compris qu'il ne parlait pas de l'empressement apporté à la construction du chemin de fer, mais qu'il traitait plutôt la question de savoir si le chemin de fer ou les améliorations du port devaient être terminées en premier lieu. Je crois que le député de Brandon à mal interprété la pensée du représentant d'Edmonton lorsqu'il a voulu faire croire que celuici n'avait pas hâte que le chemin de fer fût achevé.

L'honorable député d'Edmonton a dit seulement que, même dans le cas où l'on n'aurait travaillé que modérément, le chemin de fer devrait être aujourd'hui terminé, ainsi que les améliorations du port. Je crois qu'il est inutile de dire que le chemin de fer ne peut être d'aucune utilité tant que les améliorations du port ne seront pas faites. L'honorable député de Brandon, comme c'est son habitude lorsqu'il a une très mauvaise cause à défendre, cherche à blâmer le Gouvernement qui est descendu du pouvoir en septembre 1911.

Mon honorable ami est un avocat expérimenté et éminent, et ce n'est probablement pas la première fois que, trouvant sa propre cause faible, il essaie de lui donner une force factice en attaquant la partie adverse et en introduisant dans la discussion des questions entièrement étrangères. C'est exactement ce qu'il cherche à faire dans le cas présent. Qu'il me suffise de dire à l'honorable député que l'ancien Gouvernement ne mérite pas l'accusation déplacée qu'il porte contre lui—parce qu'elle ne s'applique pas; elle n'a rien à faire avec la responsabilité du Gouvernement actuel ou de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux. Mais même si l'accusation portée par l'honorable député de Brandon n'était pas étrangère à la question, l'ancien Gouvernement n'est pas coupable. Il est vrai que pendant toutes les années que l'ancien Gouvernement a été au pouvoir on lui a demandé à maintes reprises d'entreprendre la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson comme entreprise d'Etat. Quelques années après que j'entrai dans cette Chambre, la question était encore un point à décider, et aucun des deux partis n'avait pris d'engagement à ce sujet. De simples députés avaient proposé des résolutions, les chefs des deux partis dans la Chambre avaient discuté la question, et finalement—je crois que ce fut en 1908—l'ancien Gouvernement déclara pour la pre-

mière fois qu'il s'engageait à construire le chemin de fer de la baie d'Hudson. Le Gouvernement resta au pouvoir un peu moins de trois ans après cette déclaration, et si l'on considère le nombre de démarches préliminaires que l'on a été obligé de faire, je prétends que l'on n'a pas beaucoup retardé à commencer l'entreprise. En moins de trois ans le projet était en très bonne voie, et la construction d'une partie considérable du chemin de fer avait été accordée à la compagnie J. D. McArthur.

Faisant allusion à l'attitude du parti libéral et de l'honorable député d'Edmonton au sujet de cette question, l'honorable député de Brandon a fait du sarcasme au sujet de ce qu'il a appelé leur hâte intempestive. Comme il a pris sur lui de dire qu'il n'y avait pas eu de hâte intempestive, je m'étonne que le Gouvernement actuel ne se hâte pas un peu plus pour achever l'entreprise. Il y a déjà un temps assez long qu'il est au pouvoir, et les travaux ne sont guère plus avancés qu'ils n'étaient; c'est là le malheur. Les cultivateurs des prairies ne voient pas la question aujourd'hui sous le même jour que l'honorable député de Brandon; ils ne font pas de comparaison entre l'attitude de l'ancien Gouvernement et celle du Gouvernement actuel; de cela ils n'ont cure. Ils ne considèrent pas la question au point de vue des partis, mais comme des gens qui veulent que le chemin de fer et les améliorations du port soient terminées aussitôt que possible, afin de pouvoir expédier leur grain. La rhétorique de l'honorable député de Brandon et ses sarcasmes à l'adresse de l'ancien Gouvernement ne les occupent guère.

Les cultivateurs du comté de Brandon désirent que leur représentant fasse tout son possible pour presser le Gouvernement de se mettre résolument à l'œuvre, afin de terminer le chemin de fer pour qu'ils puissent transporter leur blé, 60 livres au boisseau. Les producteurs de grain ont plus hâte de voir terminer cette entreprise que de voir dépenser ou gaspiller de grosses sommes pour des navires de guerre; ils désirent même plus vivement l'achèvement du chemin de fer que le dégrèvement du blé, bien que je croie que l'honorable député de Brandon marchera avec moi la main dans la main, dans cette question du blé avant que la session soit très avancée. Nous verrons s'il nous appuiera. S'il a les intérêts de ses électeurs à cœur, il montrera un peu de cette hâte intempestive en s'unissant avec joie au parti libéral en faveur de l'exonération du blé.

Les cultivateurs de l'Ouest désirent que le chemin de fer soit construit; mais ils veulent aussi que le Gouvernement étudie premièrement avec soin la meilleure politique à adopter, et ensuite qu'ils se mettent résolument à l'œuvre pour l'exécuter. Si l'honorable député de Brandon peut aider le Gouvernement de quelque façon, tant mieux; mais s'il ne le peut pas, qu'il insiste au moins auprès du Gouvernement pour lui faire comprendre qu'il doit se rendre à la demande des cultivateurs de l'Ouest en construisant la ligne, parce que toute la population du Canada, sans considération de partis politiques, est engagée à exécuter cette grande politique nationale aujourd'hui, quelles qu'aient pu être les différentes opinions dans le passé.

Le Gouvernement se croit bien sûr de nous avoir donné de bonnes raisons pour le choix qu'il a fait de Port-Nelson au lieu de Churchill.

L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux nous déclare qu'il a donné des explications l'année dernière. Cela ne me paraît pas exact; il doit se tromper. J'ai parcouru le compte rendu des Débats, et à la suite de beaucoup de recherches, je ne trouve aucune explication qui vaille. Le ministre, autant que je puis voir, n'a jamais indiqué aucune vraie raison d'intérêt public pour justifier le choix de Port-Nelson; et je pense que ses raisons sont telles qu'il ne tient pas à nous les faire connaître toutes. A mon avis, l'honorable représentant de Brandon pourrait probablement nous fournir plus de raisons qu'il ne l'a fait. Je pense que si nous étions dans les secrets de quelques amis de club engagés dans les spéculations de terrains à Winnipeg, l'idée serait autre que celle émanant de M. Beach.

M. COCHRANE: Sur une distance d'un mille de chaque côté tout le terrain est réservé, personne ne peut en faire l'acquisition; aucune spéculation à faire de ce côté.

M. KNOWLES: Je ne pense pas me tromper en affirmant que le terrain dans le voisinage de ce qui est censé devoir être Port-Nelson est, en partie du moins, accaparé.

M. COCHRANE: Ces terrains aussi sont réservés.

M. ROCHE: Sur une étendue de deux milles.

M. MEIGHEN: Le ministère formé par vos amis a vendu les terrains à proximité de Fort-Churchill.

M. KNOWLES: Il ne s'agit pas de cela pour le moment. Evidemment, tout s'est fait régulièrement dans la circonstance, autrement il y a beau jour que la Chambre en aurait été informée. En tout cas, il n'y avait pas de comparaison à faire avec la concession Donaldson.

M. OLIVER: Je puis dire que le ministère précédent n'a vendu aucun terrain à Fort-Churchill.

M. MEIGHEN: Mon renseignement à cet égard me vient du sous-ministre de l'honorable député préopinant, naguère ministre de l'Intérieur.

M. OLIVER: Le sous-ministre vous a mal renseigné.

M. KNOWLES: Le ministre de l'Intérieur a répondu à une demande faite le 16 janvier 1912, relativement à ce précieux terrain qu'il a réservé. N'empêche que nous serons surpris s'il ne se trouve pas quelques bons torys pour s'assurer ce demi-mille; nous les connaissons trop bien, en dépit de toute dénégation de la part du ministre de l'Intérieur. Je demande seulement qu'on m'attribue toute la superficie que les torys vont se faire concéder à l'intérieur de cette zone. Cela me dispenserait, je pense, de gagner ma vie dorénavant.

M. COCHRANE: Vous vous en convaincrez avant la fin.

M. KNOWLES: Voici la question que l'on posait:

Une étendue de terre du domaine public sur une largeur d'à peu près un demi-mille le long de la ligne du chemin fer de la baie d'Hudson a-t-elle été soustraite à la colonisation?

Et la réponse fut affirmative. Cette étendue était fermée aux établissements, suivant le ministre de l'Intérieur, avant que Port-Nelson eût été définitivement choisi comme terminus du chemin de fer. Cette réponse fut donnée le 14 janvier 1912.

M. COCHRANE: C'est alors que la décision fut prise.

M. KNOWLES: C'est alors que la décision fut prise, parfait. Le ministre déclare que la décision fut prise alors, le 14 janvier. Le 26 février 1913, le ministre répondait à cette autre question-ci:

M. Martin (Régina) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il décidément choisi Churchill ou Nelson comme terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson? Dans l'affirmative, lequel des deux a été choisi?

M. Cochrane:

1. Nelson, à moins qu'après l'achèvement des études géodésiques et l'inspection on ne juge convenable d'en décider autrement.

Aucune assemblée prenant le ministre au sérieux ne jugerait que ce fût là une réponse définitive. Nous ne ferions que rendre justice à l'intelligence du ministre des Chemins de fer en disant que la réponse donnée le 26 février signifiait que la question n'était pas encore décidée, mais que le Gouvernement inclinait pour Nelson, sans vouloir se lier définitivement pour le cas où les études subséquentes seraient de nature à modifier ses vues. Si ce n'est pas ce que sa réponse signifiait, je ne vois pas trop ce qu'elle pouvait vouloir dire pour tout esprit juste. Le ministre des Chemins de fer déclare le 26 février 1913: Nelson sera l'endroit, mais nous ne voulons pas nous lier, dit-il, il se peut que d'autres renseignements nous parviennent plus tard. Car il ajoute:

A moins, qu'après l'achèvement des études géodésiques...

Remarquez bien qu'elles n'étaient pas finies.

...et l'inspection on ne juge convenable d'en décider autrement.

Le ministre était libre; rien n'était décidé, pour le cas où les études topographiques l'éclaireraient davantage. Il se proposait de fonder sa décision sur le résultat des explorations. Ce même ministre, d'après sa propre déclaration, avait déjà dit à tout le monde que ce serait Nelson. Je ne crois pas que le ministre le nie. Il a dit en février: Mon opinion n'est pas encore formée parce qu'il me faut des renseignements supplémentaires; et des mois auparavant il avait dit à tout venant que ce serait Nelson.

M. COCHRANE: Quand ai-je dit cela?

M. KNOWLES: Puisque le ministre désire savoir quand: le 4 décembre 1912, deux mois avant la question suivante lui fut posée; elle se trouve à la page 653 de Débats:

M. GRAHAM demande:

1. Le Gouvernement a-t-il choisi définitivement le port terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson? Dans l'affirmative, quelle décision a-t-il prise?

2. Combien de milles de cette voie ferrée sont-ils maintenant en voie de construction en vertu des contrats entre la Mission du Pas et la baie d'Hudson?

3. Qui ont été les commissaires choisis en chaque cas?
4. Sur combien de milles le terrassement est-il effectué?
5. Sur combien de milles les rails sont-ils posés?
6. Sur combien de milles la voie est-elle déblayée?
7. Combien y a-t-il d'hommes effectivement employés aux travaux?
8. Le Gouvernement a-t-il effectué les arrangements définitifs quant à la construction et à la mise en service d'une ligne de navires entre la baie d'Hudson et un port britannique? S'il en est ainsi quels sont-ils?

M. Cochrane:

1. Oui. Port-Nelson.
2. 5,418 milles.
3. John D. McArthur.
4. Les terrassements ont été exécutés sur un parcours de 50 milles.
5. Il n'a pas encore été posé de rails sur un parcours de 70 milles.
6. La voie est libre sur un parcours de 70 milles.
7. Deux cents hommes étaient à l'œuvre le 16 novembre; à peu près cent-cinquante à l'heure actuelle.
8. Non.

Monsieur l'Orateur, le contribuable canadien ne pouvait recevoir de réponse plus catégorique et plus publique que celle-là, et le ministre le demande: Quand l'ai-je dit au peuple du Canada? Il l'a dit le 4 décembre et son opinion n'était pas formée, mais à tout hasard il s'est formé une opinion,—mais non pas d'après la réponse des ingénieurs,—son opinion était formée avant qu'il nous ait dit que les rapport des ingénieurs n'étaient pas encore prêts. Le 26 de février 1912 les rapports des ingénieurs n'étaient pas prêts et il avait oublié, qu'il avait déjà annoncé l'endroit où serait le terminus, parce que son opinion était formée pour d'autres considérations; il a dit le 26 de février que la décision n'était pas définitive parce qu'il n'avait pas encore eu le rapport des ingénieurs; mais le 4 décembre de l'année précédente il avait dit: C'est réglé, se sera Nelson. Une décision qui a été prise de la sorte justifie parfaitement le deputé de Halifax (M. A. K. Maclean) de nous faire part des graves soupçons que toute cette affaire louche a fait naître en lui.

M. W. H. SHARPE: En faveur duquel des rapports êtes-vous?

M. KNOWLES: Je suis en faveur de recevoir de bons renseignements et de décider ensuite la question selon ses mérites. Je ne crois pas qu'il faille rien faire qui puisse causer un préjudice à Beach ni qu'il faille favoriser Beach. Je dirai à la Chambre, et j'en appelle au témoignage de l'honorable député de Prince-Albert, n'a-t-il pas été souvent affirmé, par des personnes qui étaient concernées en l'affaire, que Port-Nelson avait été choisi, pour quelque raison autre, qui n'a jamais été communiquée au public. C'est peut-être le meilleur endroit, je n'en sais rien. Je crois que mon honorable ami le député de Prince-Albert (M. McKay) confirmera mes paroles lorsque j'affirme qu'un grand nombre de personnes ont dans l'idée que tout ceci n'a pas été fait d'une façon absolument droite.

M. MACKAY: Puisque mon honorable ami en appelle à mon témoignage, je dois lui dire que je n'en ai pas entendu parler. Autant que j'ai pu en juger, le public est satisfait de la décision du ministre des Chemins de fer et est absolument enchanté de la façon expéditive avec laquelle il a abordé l'affaire.

M. W. H. SHARPE (Lisgar): Puisque mon honorable ami en a appelé à mon témoignage, je dois dire que je n'ai jamais entendu discuter cette question et que la population de l'Ouest canadien, du moins en ce qui concerne le Manitoba, est absolument satisfaite de la décision du ministre.

M. KNOWLES: Je n'ai rien demandé à mon ami le député de Lisgar,—il m'a interrompu,—mais j'accepte sans hésitation ses déclarations ainsi que celle de mon honorable ami le député de Prince-Albert, cependant je dirai à celui-ci que je connais quelques-uns des plus considérables parmi ses amis, des gens d'une situation élevée et ses clients avec qui j'aimerais le voir causer de l'affaire, pour qu'il ait l'occasion d'entendre l'autre côté de la question. Je ne prétends pas que nécessairement il y ait quelque chose de croche. Je ne tiens pas à l'affirmer, parce que je ne pourrais le prouver, mais je soutiens qu'on devrait nous fournir les renseignements les plus complets, tels que ceux que contiennent les documents demandés et qu'on devrait procéder à une enquête. Je ne prétends pas que le ministre se soit laissé guider par des motifs secrets en cette affaire; je me des motifs secrets en cette affaire; mais je soutiens qu'il circule d'assez graves soupçons dans la tête de personnes de l'Ouest, pour justifier une enquête; et je me crois de plus justifié de dire que le ministre a pris sa décision avant d'avoir reçu des renseignements complets.

S'il était décidé de choisir Port-Nelson en décembre 1912, et que deux mois après il attendait encore le rapport des ingénieurs

pour se former une opinion définitive, alors je prétends qu'il agit d'une façon étrange et mystérieuse.

Si Port-Nelson finit par être le meilleur endroit, ce sera une affaire de chance pour le Gouvernement, qui s'est lancé à l'aveugle, selon moi, dans cette entreprise. Comme l'a dit mon honorable ami d'Edmonton, c'est une entreprise très coûteuse et d'une importance extrême pour le peuple du Canada tout entier. Au début, ce fut une question avec laquelle la politique de parti a eu fort peu à faire. Personne ne s'opposa au vote des premiers crédits sous l'ancien Gouvernement. Il semblait que toute la population du Canada, même les gens de l'Est désiraient unanimement la construction de ce chemin de fer, et jamais je n'ai eu l'occasion de voir une question soulevée en cette Chambre qui ait montré sous un meilleur jour le sentiment national. Tout ce que nous demandons, c'est que l'on persiste à mener le projet à bonne fin, et que l'on nous fournisse le plus de renseignements possibles à ce sujet. Le ministre a mis sur le compte de la malchance la plus grosse part de ses difficultés. Il se peut que la chance lui revienne et qu'en fin de compte il se trouve à avoir choisi l'endroit le plus convenable pour le port; mais si cela arrive, c'est tout simplement dû au hasard et non à une enquête minutieuse sur les mérites relatifs des deux endroits.

M. W. H. SHARPE: Mon honorable ami a fait remarquer que la politique n'avait eu presque rien à faire avec cette entreprise, au début. Ce n'est qu'au cours de ces dernières années que le peuple de ce pays s'est engagé à réaliser ce projet.

Je me rappelle fort bien qu'aux élections de 1904 je fus candidat dans une circonscription de l'Ouest, et je fus battu principalement sur cette question, parce que le parti de la réforme avait adopté cette politique et promettait aux gens de l'Ouest qu'il était en état de construire ce chemin de fer. Mon honorable ami a aussi déclaré que nous ne sommes guère plus avancés qu'il y a deux ou trois ans. Je puis lui dire que l'automne dernier j'ai visité une partie du parcours de ce nouveau chemin de fer; j'ai passé sur la voie pour une distance de 70 milles; on était à poser les rails, et permettez-moi de le répéter, on a accompli là l'une des plus grandes tâches qui se soit jamais vue en ce pays; car jusqu'à ce jour on ne s'est pas servi d'un seul cheval pour la construction de cette voie ferrée.

Tout à dû être fait par la main de l'homme, et vous pouvez vous faire une idée de l'importance de la tâche que ces ouvriers ont dû accomplir, pour être en état de montrer les résultats actuels. Mon honorable ami d'Edmonton dit que cette entreprise trahit l'impéritie de l'ouvrier. Si ce projet a été mal élaboré et mal exécuté par un Gouvernement, c'est bien celui-là, et il l'a été par le Gouvernement dont faisait partie l'honorable député d'Edmonton. Quant au choix que l'on a fait de Port-Nelson, comme terminus de cette voie ferrée, je suis d'opinion que le Gouvernement a agi avec sagesse; car, comme l'a si bien dit mon honorable ami de Brandon, ce port est ouvert à la navigation plus tard en automne et plus de bonne heure au printemps que Fort-Churchill. Mais il y a encore plus que cela: sur presque tout son parcours, la voie ferrée suivra les rives de la rivière Nelson, et dans un temps assez rapproché, je n'ai aucun doute que l'énergie fournie par les eaux de cette rivière servira à moudre en grande partie le blé qui est actuellement récolté dans l'ouest du Canada. Je suis l'un de ceux qui croient en l'avenir de la route de la baie d'Hudson. Certaines gens prétendent que la saison de navigation ne peut y durer plus de deux ou trois mois par année. Permettez-moi de leur répondre que la baie et le détroit d'Hudson ne gèlent jamais complètement, et que l'embouchure de la rivière Nelson est ouverte à la navigation pendant presque toute l'année. Je prétends qu'en donnant à la navigation l'aide qui lui est due, on peut rendre navigable la baie et le détroit d'Hudson durant huit ou dix mois de l'année. Dans les anciens jours, les navigateurs ont éprouvé bien plus de difficultés à sillonner les eaux du Saint-Laurent que de naviguer dans la baie d'Hudson, pendant les deux ou trois derniers siècles. Durant cette période, il y a eu à peine deux ou trois navires de perdus dans les eaux de la baie d'Hudson, bien que de nombreux vaisseaux s'y soit rendus chaque année. J'ai lu presque tout ce qui a pu me tomber sous la main à propos de ce projet, et je crois sincèrement que le jour va luire bientôt, où une proportion de 70 à 80 p. 100 du blé qui est exporté de l'Ouest canadien passera pas cette route. C'est aussi mon opinion qu'avec le temps les navires transatlantiques viendront jusqu'à Winnipeg. Le ministre des Chemins de fer mérite donc des félicita-

tions plutôt que le blâme pour la façon dont il a conduit cette entreprise depuis qu'il en a la direction.

M. G. W. KYTE (Richmond) (N.-E.): Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux sur un autre aspect de cette question, qui intéresse beaucoup les ouvriers de la ville d'Halifax, qui ont été engagés par le Gouvernement pour aller travailler à Port-Nelson, l'été dernier.

L'un des steamers du Gouvernement, à son retour, a ramené une cinquantaine d'ouvriers que des fonctionnaires du Gouvrnement étaient venus engager, par contrat, pour les envoyer travailler à Port-Nelson. Aux termes de leurs engagements, paraît-il, ils devaient recevoir $3.75 par jour, le dimanche excepté, dès qu'ils seraient rendus à destination. Quelque temps après leur arrivée, on les avertit qu'ils ne seraient pas payés pour les jours où le mauvais temps les empêchait de travailler, mais on n'en continua pas moins à leur faire payer leur pension. Le résultat, c'est que ces ouvriers se rendirent compte tout de suite qu'il était inutile pour eux de songer à faire quelques économies avec les prix qu'on les forçait de payer pour leur pension. Sur les entrefaites, on changea de surintendant, et ce dernier tenta de les faire travailler la nuit au lieu du jour. Les ouvriers réclamèrent, et alors, on les avertit que, s'ils ne voulaient pas se soumettre aux nouvelles conditions qui leur étaient imposées, on les renverrait à Halifax. On les a ramenés à Halifax; mais le voyage a coûté $100 à chacun d'eux.

Cinquante-deux ouvriers ont donc versé $5,200 dans le trésor du ministère des Chemins de fer et des Canaux pour défrayer le coût de leur transport de Port-Nelson à Halifax. Je ne suis pas prêt à dire que le ministère des Chemins de fer et des Canaux n'aurait pas été fondé à faire payer à ces ouvriers le coût de leur passage; mais je demanderai à mon honorable ami, le député d'Halifax (M. Maclean), de modifier sa motion, de façon à ce qu'elle comprenne tous les arrangements conclus entre les ouvriers de la ville de Halifax et les fonctionnaires du Gouvernement, afin que l'on sache quels étaient les droits de ces travailleurs en l'espèce.

Afin d'essayer de diminuer l'effet de la mise en accusation portée contre son ministère par le député de Halifax, le ministre des Chemins de fer a rétorqué en prétendant que les déclarations à la Chambre, par l'honorable député, provenaient surtout de capitaines de navires, qui sont eux-mêmes responsables des accidents survenus dans les eaux de la baie d'Hudson, et qui ne peuvent digérer d'avoir failli à la tâche qu'on leur avait confiée.

J'ai devant moi, en ce moment, le "Canadian Courier", du 17 janvier, où je trouve un article signé du nom de Montague Vesey. Je ne connais pas l'auteur de cet article, mais je suis à peu près certain qu'il n'a jamais été ni capitaine, ni second, ni maître d'équipage à bord de l'un des vaisseaux nolisés par le Gouvernement pour faire le voyage à la baie d'Hudson. Or, voici ce qu'écrit M. Vesey:

> Cette entreprise a déjà coûté une vie et deux navires. Le "Cearense" a fait naufrage, quand il était presque rendu au terme de son voyage, et il a été bel et bien perdu. L'équipage et les passagers ont dû se servir des chaloupes pour se sauver. On peut encore voir son épave qui se déchiquette à l'horizon, et à une portée de fusil, on aperçoit tout ce qui reste de l'"Alette". Ce navire, n'ayant pu prendre la haute mer, à cause de la glace, retourna à Nelson et se jeta sur un banc de sable; on a dû l'abandonner, et depuis ce navire a été complètement détruit par le feu (qui fut mis, croit-on, par une combustion spontanée de gaz dans les soutes).
>
> Ce sont là les plus grands malheurs qui se soient produits; mais la mauvaise fortune, dans une centaine de cas de moindre importance, s'est attachée, dès le départ de l'expédition, aux pas des pionniers. Le "Beothic" fut jeté à la côte sur un rocher dentelé à Point-Rich, Terre-Neuve, et l'équipage dut faire le sacrifice de 300 tonnes de charbon, avant qu'un navire de guerre pût le tirer de sa dangereuse position. On a dû ensuite le ramener à Halifax, où il passa un mois en radoub, pour réparer ses avaries.
>
> L'"Alcazar", l'"Alette" et le "Sinbad", furent forcés tous les trois de quitter Port-Nelson, ayant à peine eu le temps de décharger une partie de leurs cargaisons, à cause du peu de facilité qu'ils y trouvèrent pour opérer leur déchargement. Un yacht à gazoline, qui avait coûté $3,000 et amené par le "Béothic", coula avant qu'une semaine ne se fût écoulée, depuis son arrivée dans la baie; une moitié d'un grand chaland d'acier, qui avait été transporté par sections, coula à fond, quelques heures à peine, après avoir été mis à l'eau. La drague "Port-Nelson" bâtie par les Polson Iron Works (nous en avons publié une photographie dans l'édition du "Courrier" du 16 août dernier), a tellement souffert du mauvais temps, lorsqu'elle fit le voyage d'Halifax à Port-Nelson à la remorque du "Bellaventure" qu'il s'écoulera passablement de temps avant qu'elle ne soit en état de draguer le lit du fleuve Nelson; elle est presque complètement désemparée.

Un DEPUTE: Où?

M. KYTE: A Port-Nelson.

M. COCHRANE : Cette déclaration est absolument fausse.

M. KYTE: (lisant):—

Des difficultés ouvrières se produisirent tout à fait au début des opérations, et près d'une centaine d'hommes, refusant de se soumettre davantage aux conditions existantes, mirent leurs contrats au rebut et demandèrent qu'on les renvoyât chez eux sur le "Beothic" et le "Bellaventure". L'effectif du camp se trouva ainsi réduit de moitié, sans parler du mécontentement extrême régnant parmi l'autre moitié des ouvriers demeurés au camp. Bref, on ne saurait guère trouver de pétrole ni de charbon dans le pays.

Pendant que je donnais lecture de cet article, le ministre des Chemins de fer, m'interrompit pour dire qu'il n'y avait pas un mot de vérité dans ces affirmations, ou quelque chose en ce sens.

M. COCHRANE: Relativement à cette drague qui aurait été brisée.

M. KYTE: Les déclarations, non autorisées, sans doute, que nous a faites le ministre, militent en faveur de l'adoption de la motion du député d'Halifax et du dépôt des dossiers.

Cependant, eu égard aux circonstances et à la dénégation catégorique des ministériels, touchant l'exactitude de ces accusations, la motion du député d'Halifax est insuffisante. A mon avis, il ne faut rien moins qu'une enquête approfondie sur la conduite de cette expédition, enquête qui serait confiée à un comité parlementaire spécial.

Mon honorable ami de Brandon (M. Aikins) a fait entendre qu'en substance toutes ces accusations ont été faites par un nommé Beach, agent d'immeubles à Fort-Churchill. Le passage que j'ai lu n'est pas, que je sache, basé sur la déclaration de quelqu'un des intéressés, puisque M. Vesey, d'après les renseignements que je possède, serait allé à Port-Nelson dans le but d'écrire cet article; et ceux qui ont paru dans les journaux d'Halifax et dans le "Canadian Courier" sont le résultat de ses observations.

Il y a deux ou trois autres affaires qui sollicitent l'attention des membres de cette Chambre. En cherchant à se défendre, le ministre des Chemins de fer n'a fait que trouver un palliatif. Il prétend que l'on a eu du malheur, que l'état des choses était peu connu de ceux qui avaient entrepris l'ouvrage, que la saison a été courte et tardive, qu'il était impossible de prévoir les difficultés de l'entreprise. J'ai assez longtemps donné dans cette Chambre mon appui au Gouvernement que dirigeait celui maintenant qui dirige l'opposition, pour avoir à mainte et mainte reprise entendu quelqu'un de ceux qui aujourd'hui siègent derrière les bancs ministériels lancer des accusations contre les ministres d'alors relativement aux travaux publics qu'ils faisaient exécuter, et, dans aucun cas il n'a été fait mention de circonstances atténuantes pour ce que l'on regardait comme étant la conséquence d'une mauvaise administration en ce qui concerne ces sortes de choses. Je rappelle ceci simplement dans le but de faire voir que les circonstances ont bien changé ces années dernières, et que, tandis que ces messieurs autrefois n'admettaient aucune atténuation aux prétendues fautes de l'ancien Gouvernement, ils sont tout prêts aujourd'hui à s'abriter derrière l'excuse de circonstances irrésistibles qui auraient amené ces désastres.

La cause de ce malaise est en substance que, pendant les mois les plus rigoureux de l'hiver, tout travail extérieur devient impossible une grande partie de chaque semaine. Mais que l'on travaille ou que l'on ne travaille pas, il faut chaque semaine avoir ses cinq dollars pour la pension et de quoi s'acheter des vêtements. Les neuf dixièmes de ceux qui étaient là ont cru en signant le marché relatif à leur engagement qu'ils allaient recevoir leur paie pour chaque jour des douze mois, les dimanches non compris.

Dans le fait, c'est ce que la convention implique, et la chose est en quelque sorte énoncée en toutes lettres, sauf qu'un avocat ne serait guère embarrassé d'y trouver autre chose que ce qui y paraît. Dès le premier jour cependant que la pluie rendit impossible tout travail extérieur, on s'aperçut que ce jour-là ne serait pas payé.

Il est de fait que si, par exemple, à quatre heures de l'après-midi on cessait de travailler à cause du mauvais temps, c'était pour huit heures d'ouvrage seulement que le salaire était payé. C'est à l'heure, en effet, que l'on est payé, au mépris des conditions inscrites au contrat. Quoi qu'il en soit, après une entrevue entre les hommes et M. Pratt, il fut accordé que, dans les cas où les contremaîtres jugeraient impossible de tenir les hommes dehors à cause de la rigueur du temps, ceux-ci recevraient la paye d'une journée entière. C'était là indubitablement une concession, un pas dans la bonne direction; mais il n'en demeure pas moins vrai—et ceci est l'écueil où, en dernière analyse, le vaisseau viendra se briser—que, si le temps est trop mauvais pour que les hommes sortent le matin, ils ne reçoivent rien, et chacun, par suite, se trouve endetté de soixante et quinze cents pour sa journée de pension. C'est là un état de choses bien peu agréable. Ce que les hommes demandent, et ce à quoi ils ont certainement droit, c'est une paye régulière. L'obtiendront-ils ou ne l'obtiendront-ils pas? C'est ce que l'avenir dira.

Je tiens particulièrement à appeler l'attention du ministre des Chemins de fer sur cet aspect de la question. Si ces hommes ont un juste sujet de plainte, comme le soutient l'auteur de cet article, l'équité exige qu'on le fasse disparaître; que l'on ren-

de aussi tolérable que possible la situation de ceux qui, à l'avenir, vont avoir à exécuter les travaux qui se font à Port-Nelson, et que leurs salaires soient payés sans nulle déduction.

Quant au remorqueur "Kathleen" le seul, si je ne me trompe, qui, l'été dernier, a fait à Port-Nelson tous les halages nécessaires, voici comment l'article s'exprime:

> L'achat par le Gouvernement d'un remorqueur à Halifax que l'on emploierait à Port-Nelson pour faire remonter le fleuve à de lourdes embarcations chargées des matériaux les plus pesants sur une distance de 8 milles et contre un courant de 7 nœuds à l'heure est absolument ridicule. Ce fait de mauvaise administration rivalise avec tout ceux que l'histoire de la baie d'Hudson a déjà révélés.
>
> Le passé du "Kathleen" dans le port d'Halifax a fait voir que sa vitesse ordinaire est de 9 nœuds; à haute pression, de 11 nœuds peut être. Attaché à une suite de bateaux à homards, il a pu faire 2 nœuds à l'heure. Sur le fleuve Nelson, contre un courant de 7 nœuds à l'heure, le "Kathleen", avec une lourde suite, recule plus vite qu'il n'avance.

Le ministre des Chemins de fer a dit à l'honorable député (M. A. K. Maclean) que le "Kathleen" avait été acheté à Halifax de quelqu'un qui, je crois, était un ami politique du premier ministre. Je ne voudrais point faire entendre que les relations politiques existant entre le premier ministre et le propriétaire du "Kathleen" ont été pour quelque chose dans cette acquisition, mais je dis que le "Kathleen" était absolument impropre au service pour lequel il a été acheté, ou sa puissance de tirage et la force de ses machines.

Le "Kathleen" était impropre à ce service, et voilà ce qui explique la perte de milliers de dollars valant de précieux matériaux dans la baie d'Hudson, l'an dernier. Toute l'histoire de cette expédition indique qu'elle a été caractérisée par une flagrante incurie, du commencement à la fin, et tout calcul fait, les pertes globales subies par le pays par suite de cette mauvaise gestion atteindront peut-être le chiffre de $200,000. Quand les dossiers auront été déposés sur le bureau, ils contiendront sans doute les renseignements que nous désirons.

M. J. J. HUGHES (King) (I.P.-E.): Après le dépôt du dossier, s'il existe quelque divergence réelle entre les faits communiqués au député d'Halifax (M. A. K. Maclean) par ceux qui sont allés à la baie d'Hudson l'an dernier, et les renseignements que possède le département des Chemins de fer, cette Chambre sera en mesure d'apprécier le fond de la question.

M. COCHRANE: Quant aux membres de l'expédition qui sont revenus, je n'attends que le rapport de M. McLaughlin, l'ingénieur dirigeant à cet endroit, pour décider s'il faut, oui ou non, les payer.

M. J. J. HUGHES: Le ministre et le député de Brandon (M. Aikins) ont tous deux affirmé que les conditions, aux embouchure de la rivière Mersey et de la Tamise, sont similaires aux conditions qui règnent à l'embouchure du fleuve Nelson. Voudraient-ils bien nous dire quelles sont les conditions naturelles qui produisent cette similarité?

M. l'ORATEUR: Nos honorables collègues ont déjà porté la parole, et le règlement ne leur permet pas de parler de nouveau.

M. J. J. HUGHES: Il faut, paraît-il, tenir à l'œuvre de puissants dragueurs au cours de l'année, afin de rendre la navigation praticable aux embouchures de la Mersey et de la Tamise. Cela est surtout vrai de la Mersey, à cause des sables mouvants, et si pareille condition existe à l'embouchure du Nelson, elle militerait fortement contre le succès de ce port, au point de vue commercial. J'espère que le ministre des Chemins de fer ou le député de Brandon nous renseigneront à un autre moment.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (Renfrew-sud): L'argument formulé par le député d'Halifax (M. A. K. Maclean) a rallié les suffrages de ceux de nos collègues qui ont pris part à la discussion; mais je tiens surtout à relever une observation du député de Brandon (M. Aikins), critiquant l'action ou l'inaction du Gouvernement.

Je comprends parfaitement que, désirant haranguer ses électeurs, sans avoir étudié la question, il se soit dit que la tactique la plus facile serait de diriger ses batteries contre le ministère précédent, et c'est ce qu'il a fait. Cette question est trop importante pour qu'on la discute sous l'angle de l'esprit de parti. Voilà un demi-siècle qu'elle passionne l'esprit public.

M. W. H. SHARPE: Combien d'années ont duré vos études du projet avant que vous ayez mis la main à l'œuvre?

M. GRAHAM: Que mon collègue étudie le dossier et il constatera que nous avons adjugé l'entreprise, deux ans après avoir

donné aux ingénieurs mission de faire les études. En posant pareille question, mon collègue prouve qu'il n'hésiterait nullement à faire péricliter le projet même, pourvu que son parti réalise un bénéfice politique. Si je voulais marcher sur ses brisées, je lui demanderais depuis combien d'années le Gouvernement actuel était au pouvoir quand il a envoyé à la baie d'Hudson des bateaux, dont deux ont été détruits? Pareille question pourrait bien provoquer l'hilarité de l'assemblée, mais elle n'intéresserait en rien la question. Il s'agit de perfectionner nos voies de transport pour faciliter l'écoulement des produits de l'Ouest canadien; il s'agit aussi du transport économique des marchandises s'acheminant vers l'Ouest. Par conséquent, c'est là une question qui intéresse le consommateur comme le producteur. Evidemment, on a fait du gâchis de la conduite des vaisseaux envoyés, l'an dernier, à la baie d'Hudson. Au dire du ministre, ces accidents sont le fait des navigateurs; mais au dire des navigateurs, on a négligé de baliser la voie des navires et l'insuccès retombe sur le Gouvernement. On a longuement discuté la question. Je ferai observer que le département de la Marine doit faciliter la navigation, et le ministre (M. Hazen) devrait être ici pour s'exonorer de n'avoir pas fait le balisage de ce chenal, si on ne l'a réellement pas fait, vu que le département des Chemins de fer avait le devoir de s'occuper du trafic quand il serait rendu là. Voilà, du moins, ce que j'aurais dit, si j'avais été ministre des Chemins de fer.

Le Gouvernement précédent s'est quelque peu intéressés à la question, quoi qu'en ait dit l'honorable député de Brandon (M. Aikins). En parcourant l'ouest du Canada avec le premier ministre d'alors et plusieurs autres membres du Gouvernement, nous avons été reçus à chaque endroit où nous nous sommes arrêtés en quittant Winnipeg, avec des requêtes demandant la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Ces requêtes n'étaient pas présentées par des libéraux seulement ou par des conservateurs seulement, mais par les deux réunis; ils semblaient s'entendre les uns les autres pour essayer de faire comprendre au Gouvernement la nécessité d'amener à un résultat pratique la discussion qui avait eu lieu pendant des années au sujet de l'utilisation de cette route comme un débouché pour les produits de l'Ouest. C'est un fait historique bien connu qu'elle avait été utilisé pendant des années par la compagnie de la baie d'Hudson et j'ai toujours compris que la compagnie de la baie d'Hudson n'était pas disposé à nous donner plus de renseignements qu'il n'était nécessaire, de peur qu'on ne puisse en tirer la conclusion que la route pouvait être utilisée par d'autres qu'elle-même. Cette requête de la population de l'Ouest a été entendue. Après être revenu à Winnipeg je suis retourné à la Mission-du-Pas, non pour obtenir des renseignements en vue de mettre à exécution le projet—car cela avait été décidé—mais pour être à même, autant que possible, de comprendre la question autant que je pouvais dans un délai très court. J'allai à la Mission-du-Pas, et là, je décidai de recommander à mes collègues non seulement un pont de chemin de fer, mais aussi un pont pour le trafic, car il devait être utile à l'avenir et le coût supplémentaire devrait être peu élevé. Je revins convaincu que le Pas était l'endroit où devait commencer le chemin de fer de la baie d'Hudson. Les honorables députés de la droite demandent pourquoi nous ne nous sommes pas hâtés, S'ils connaissaient le conflit qui s'est élevé sur le point initial même de la ligne, ils ne poseraient pas une question aussi enfantine. Prince-Albert voulait être le point de départ, presque toutes les villes des environs voulaient qu'on choisisse un autre endroit et ces questions devaient être réglées avant qu'on ne puisse commencer. Elles furent étudiées et on décida que le Pas était la localité qu'il convenait de choisir pour la tête de ligne du chemin de fer de la baie d'Hudson. Un marché fut passé pour la construction d'un pont à cet endroit, et ce fut le commencement de la construction du chemin de fer. Mon honorable ami de Lisgar (M. Sharpe) dit qu'il a eu le plaisir de faire un voyage de 70 milles sur cette ligne. Il n'aurait pas pu le faire si je n'avais pas accordé l'entreprise pour sa construction. L'honorable député ne nous accorde pas le mérite d'avoir commencé l'exécution du projet, mais le ministre des Chemins de fer n'aurait pas fait autant de progrès qu'il en a fait, si le Gouvernement précédent n'avait pas commencé la construction de cette ligne et ne l'avait pas poussée aussi loin qu'il a pu.

Il ne faut pas oublier que pour ces questions il y a beaucoup de travaux préliminaires qu'il est nécessaire d'exécuter. Vous devez, par exemple, organiser votre personnel d'ingénieurs. Il n'est pas facile de trouver l'homme qui convient comme chef et il n'est pas facile non plus de lui donner les hommes qui conviennent pour l'accompagner. Et quand ils sont à l'œuvre, ils font des erreurs; ils doivent avoir un tracé pré-

liminaire et ayant de fixer la ligne, ils doivent faire deux, trois et peut-être quatre levés. Ce travail a été exécuté au cours des deux dernières années de l'administration précédente. La ligne ne serait pas où elle en est aujourd'hui si ces travaux préliminaires n'avaient pas été exécutés. On doit procéder ainsi pour toutes les grandes entreprises, et le temps ainsi employé n'est pas perdu, il contribue au succès final. La décision du Gouvernement d'entreprendre le chemin de fer de la baie d'Hudson n'a pas été prise sans beaucoup de considération. Mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) s'est prononcé énergiquement en faveur de cette route et il en est ainsi de tous les députés de l'Ouest et de tous les citoyens de l'Ouest que j'ai rencontrés. Et non seulement ils sont en faveur du chemin de fer, mais d'une ligne de navigation qui s'y rattache. Dans d'autres parties du Canada, il y a eu beaucoup d'objection et énormément d'hésitation. Il y a aujourd'hui des hommes, et quelques-uns peut-être dans la Chambre, qui manquent de la foi que nous avons en ce chemin de fer de la baie d'Hudson.

Quand le Gouvernement précédent a pris la décision d'exécuter ce travail et l'a commencé, il avait surmonté un des plus grands obstacles dans l'exécution de ce projet—c'était de décider de l'exécuter. Et quand nos adversaires réprimandent le Gouvernement précédent, je leur dirai que s'ils sont assez heureux—ou malheureux—pour devenir membres d'un gouvernement et d'être appelés à décider une de ces grandes entreprises, ils trouveront qu'une des plus grandes difficultés de l'œuvre, c'est de la décider. Cette décision a été prise et l'entreprise a été donnée à McArthur et Cie pour la grande section—j'ai oublié le nombre de milles, mais c'est celle que l'honorable député de Lisgar a parcourue.

Je désire attirer aussi l'attention sur une remarque plaisante de l'honorable député de Brandon (M. Aikins) qui était injuste même comme plaisanterie, mais particulièrement injuste venant de sa part.

Il prétend que nous avons commencé le chemin sans savoir où il irait aboutir. Je ne crains pas d'affirmer que le Gouvernement actuel est convaincu que nous avons eu raison de commencer la construction de la ligne à cette époque, car autrement il nous aurait fallu attendre jusqu'en 1912. Si je me rappelle bien, il y a un endroit appelé Split-Lake et entre le Pas et Split-Lake le tracé sera le même, peu importe que le terminus soit fixé à Churchill ou à Nelson. Le choix du terminus n'avait rien à faire avec la construction des 200 premiers milles de la voie, et si nous avions retardé les travaux jusqu'après le choix définitif du point terminus, nous aurions perdu un an ou deux. Ainsi l'honorable député de Brandon se montre injuste en disant que l'ancien Gouvernement a commis une erreur en commençant la construction de la ligne sans savoir où elle aboutirait.

Il s'agit d'une entreprise considérable. Bien que certaines personnes ne partagent pas ma manière de voir, je suis convaincu que la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson est une entreprise pratique qui contribuera grandement à résoudre le problème du transport dans l'Ouest. Sans cette conviction, je n'aurais pas ordonné le commencement des travaux lorsque j'étais à la tête du département des Chemins de fer de 400 ou 500 milles, même à travers difficultés dont la moins importante est probablement la construction de la ligne elle-même. Il n'y a pas d'obstacle insurmontable dans la construction d'un chemin de fer de 400 ou 500 milles même à travers un territoire très accidenté. Tout se résume à une question de génie et de main-d'œuvre. La grande difficulté sera dans l'établissement et l'outillage d'un port et dans l'organisation d'un service de navires pour transporter les produits de l'Ouest en Europe et apporter les cargaisons européennes à un port de la baie d'Hudson.

L'honorable ministre des Chemins de fer ne fait pas toute la diligence nécessaire, s'il attend que la ligne soit construite pour s'occuper de trouver les moyens d'expédier par eau les produits qui arriveront au port qui sera choisi. L'entreprise ne sera pas facile à réaliser et je suis certain qu'elle lui réserve de nombreux soucis.

M. COCHRANE: Cela regarde un autre département.

M. GRAHAM: J'ai bien peur que ce soit le département des Chemins de fer que l'on tienne responsable de la réussite de toute l'entreprise—c'est du moins ce qui serait arrivé, je crois, si l'ancien Gouvernement était resté au pouvoir. Si l'on veut que l'entreprise réussisse, le département des Chemins de fer ne peut pas se dérober à ses responsabilités, car la construction de la voie est la partie la moins importante du projet.

Naturellement, le département de la Marine devra placer des bouées pour indiquer le chenal, mais la responsabilité de l'entreprise, dans son ensemble, ne retombe pas

plus sur un département que sur un autre; c'est le Gouvernement qui sera tenu responsable. Si je me rappelle bien, le département de la Marine, sous le ministère précédent, envoya un navire dans la baie d'Hudson, chargé de faire des levés hydrographiques. Ces travaux devraient maintenant être assez avancés pour permettre au département des Chemins de fer de se mettre à l'œuvre, quel que soit le port qui sera choisi.

Toute critique provoquée par la négligence d'étudier et d'indiquer les routes praticables retombera nécessairement sur le département de la Marine et je regrette que l'honorable ministre de la Marine ne soit pas présent ce soir pour discuter ce côté de la question. Quand l'ancien Gouvernement envoya des navires dans les détroits de la baie d'Hudson, pour y faire des levés hydrographiques, il travailla à assurer le succès de cette grande entreprise.

Comme je le disais il y a un instant, quand le chemin de fer aura été construit jusqu'aux rives de la baie d'Hudson, il n'y aura que la moitié—pas même la moitié—de l'entreprise de réalisée. A quel endroit le ministre fera-t-il aboutir son chemin de fer? Ce n'est pas une chose facile de décider quel est le port le plus avantageux. Il y a deux manières d'envisager cette question. Du simple point de vue du chemin de fer, il n'y a aucun doute que Nelson est préférable. Le terminus y sera plus facile à aménager, et la longueur de la ligne est plus courte de 85 milles. Je répète qu'au simple point de vue du chemin de fer, Nelson est certainement préférable à Churchill, et, d'ailleurs, mon opinion personnelle est qu'à tous les points de vue c'est Nelson qui doit être choisi comme point terminus. Je ne me donne pas comme expert, et l'opinion que j'émets est basée sur les rapports que j'ai reçus de plusieurs ingénieurs.

La Chambre me pardonnera si je reviens encore une fois sur ce qui a été fait par l'ancien Gouvernement à ce sujet. Nous avons eu des ingénieurs à Nelson et à Churchill durant tout un hiver pour faire des sondages et recueillir des observations. Ils ont fait rapport qu'il existe un chenal sûr pour entrer dans le fleuve Nelson, mais il faudrait certains travaux de dragage pour le redresser. Le Nelson est un grand fleuve; il reçoit les eaux de la Saskatchewan, de la rivière Rouge et de plusieurs autres tributaires.

C'est un fleuve considérable et dont le cours est relativement rapide; les honorables membres de la Chambre ne doivent pas se former l'idée qu'en étudiant ce qui se rapporte à cette question ils s'occupent de cours d'eau peu importants, telle la rivière de la Nation. Le Nelson est un grand fleuve. Je crois que le gouvernement d'Ontario a obtenu un droit de passage qu'il fera valoir, s'il lui plait de construire un chemin de fer jusqu'au fleuve Nelson. J'imagine qu'il considère que Port-Nelson offrira des avantages appréciables. A seule fin d'établir une comparaison entre Nelson et Churchill, d'après le renseignement que les ingénieurs m'ont fourni—et c'est la seule donnée qui sert de base à mon opinion—je dirai que Churchill est, aujourd'hui, le port qui fournit les meilleurs avantages, lorsqu'il s'agit d'un volume de commerce limité. Si le chemin de fer de la baie d'Hudson doit transporté un trafic considérable, Nelson est le port tout désigné. Autrement dit, on peut faire de Nelson un port par lequel pourra passer n'importe quelle quantité de trafic, tandis qu'on ne pourrait élargir le port de Churchill, à moins de dépenser à cette fin des sommes énormes. Observons qu'aujourd'hui ce trafic est comparativement restreint. Si nous voulons que la route de la baie d'Hudson rapporte des bénéfices, il importe grandement d'examiner si notre choix doit tomber sur le port qui présente le plus d'avantages, quant à son développement, en vue d'une augmentation de trafic. Les ingénieurs du département des Chemins de fer m'ont signalé les inconvénients que Nelson présentait et, par contre, quelques-uns des avantages qu'offrait Churchill. J'ai résumé en quelques mots les opinions que je me suis formées. Le port de Nelson, sur une distance de plusieurs milles, est véritablement le fleuve Nelson. Il est certain que le chenal est rempli, mais il n'existe pas moins, ainsi que l'ont établi les sondages qu'on a exécutés à cet endroit et dont je possède l'historique que je n'ai pu, cependant, retrouver aujourd'hui, malgré toutes les recherches que j'ai faites.

Je suis convaincu qu'il existe un chenal de la baie d'Hudson au fleuve Nelson, en droite ligne. Le lit du fleuve se compose, je crois, de ce qu'on appelle "glaise caillouteuse"; on peut le nettoyer et redresser le chenal sur une largeur de 800 pieds, je crois. L'état de choses dont a parlé mon honorable ami de King (I.P.-E.) (M. Hughes) peut subsister, c'est-à-dire que le département sera peut-être forcé de faire exécuter périodiquement des travaux de

dragage, parce que le sable est charroyé dans cette rivière. Voilà, cependant ce que je ne suis pas prêt à dire; d'autre part, il est parfaitement évident qu'on peut faire ce chenal à Nelson, à moins que les ingénieurs du département des Chemins de fer ne se trompent tous. Prenons, par exemple, l'arrivée d'une des "Empress" à Liverpool. Le chenal est peu large à cet endroit, et il est exposé aux hautes marées; cependant, personne n'ose dire qu'il ne peut servir, puisque les plus gros navires y pénètrent. Je suis convaincu qu'on peut faire du port Nelson une rade superbe, mais son entrée se rétrécira, tous les jours d'avantage, en proportion de la largeur du chenal du fleuve Nelson, chenal qui fait réellement ce port. Quel sera le coût de l'exécution de toute cette entreprise: chemin de fer, élévateurs, quais, ports, redressement du chenal par le ministère de la Marine, ainsi que celui d'un service de steamers et—ce qui est possible—celui d'élévateurs sur l'autre rive? C'est un problème qui—lorsqu'on en recherche jusqu'à la solution ultime—peut s'imposer à l'étude de la Chambre et du Gouvernement et que nous ne devrions pas ignorer, après seulement quelques instants de discussion. Le Gouvernement devrait-il faire en sorte qu'on commençât immédiatement la construction des quais nécessaires, lorsqu'il aurait choisi un port? Tout le monde répond dans l'affirmative. Le Gouvernement devrait commencer immédiatement les travaux de dragage du chenal. Voilà ce qu'on doit faire, si l'on a choisi ce port. Lorsque cela aura été fait et que les élévateurs auront été construits, que va-t-on faire du blé ou des marchandises qui arriveront à ce port ou qui en sortiront?

Les propriétaires de navires tomberont-ils d'accord pour se rendre à la baie d'Hudson faire ce trafic? J'ai discuté la question déjà avec quelques-uns de ces propriétaires de navires, et les différents points de vue auxquels ils se placent pour étudier cette question sont remarquables. Certaines compagnies importantes m'ont dit: Oui, nous ferons le transport de ce commerce, si le Gouvernement veut nous encourager au moyen de subventions en deniers sonnants. D'autres ont dit: Nous ferons ce service durant une partie de l'année, mais il nous faudra des navires construits exprès. Je me demande si cette dernière alternatiive ne s'est pas réalisée. La baie elle-même est libre de glace durant plusieurs mois de l'année.

M. HENDERSON: Durant combien de mois?

M. GRAHAM: Durant un nombre de mois plus élevé que celui des mois où le port de Montréal est libre de glaces. La baie elle-même est libre de glace durant des mois, mais la difficulté, quant à la navigation, se rencontrera dans les détroits. On n'éprouvera aucun embarras, si les glaces qui descendent le fleuve ne pénètrent pas dans la baie. Le précédent Gouverneur général a fait observer que la baie d'Hudson est la Méditerrannée du nord; il a été donné de constater jusqu'à quel point la baie était libre de glace. Mais, ainsi que je le dis, la difficulté se rencontre dans le détroit. Durant deux ou trois mois de l'année on n'aura pas besoin de navires spécialement construits ; cependant, je puis me tromper en cela; les propriétaires de navires semblent eux-mêmes ne pas être d'accord sur ce point.

Je fais toutes ces questions dans le seul but de pénétrer le Gouvernement—ce n'est peut-être pas utile—le pays tout au moins, de l'absolue nécessité, si l'on veut que la nouvelle ligne contribue sensiblement à la solution du problème du transport, de s'occuper immédiatement non pas seulement de construire la ligne, qui ne représente qu'une faible partie du projet, mais aussi de créer des installations de tête de ligne et de chercher les moyens de satisfaire au trafic dès la mise en exploitation.

Je me suis efforcé de discuter le sujet sans le moindre parti pris. Je suis persuadé qu'il s'est commis une bévue cette année; ce qu'il y a de fâcheux, ce n'est pas tant la perte d'argent que la prise que l'on donne à la critique de ceux qui prétendent que le projet est impraticable et, l'année dernière, certains de mes amis—non pas de ceux que je compte dans l'Ouest—m'ont assez souvent reproché d'avoir fourré le Gouvernement canadien dans un mauvais pétrin en l'amenant à prendre l'initiative de ce projet du chemin de fer de la baie d'Hudson. Cette bévue est aussi de nature à mettre en joie ceux qui sont opposés au choix de Port-Nelson; certains d'entre eux, en effet, ne se sont pas fait scrupule, au cours des quelques derniers mois, de me répéter que si le Gouvernement avait fait porter son choix sur Fort-Churchill il ne serait survenu aucun désastre pareil.

Mais le projet est excellent et peut survivre au contretemps qu'il a subi cette année; si le Gouvernement veut bien se mettre à l'œuvre, réparer le temps perdu, sans toutefois y mettre de précipitation et prendre des mesures propres à assurer la réalisation complète du projet, c'est-à-dire

le parachèvement de la voie ferrée et les installations du port au bord de la baie, il nous sera vraisemblablement donné de voir la ligne nouvelle effectuer le transport entre l'Ouest et la mère patrie, pour le plus grand bien de tous les intéressés et plus particulièrement de nos compatriotes de l'Ouest.

(La motion est adoptée.)

M. SINCLAIR (au nom de M. Law) demande:

MOUVEMENT DES NAVIRES DE L'ETAT.

Copie de toutes lettres, dépêches et demandes écrites adressées, au cours des années 1912 et 1913, au ministère de la Marine et des Pêcheries, à la division du service naval ou à celle du service de la marine du dit ministère, ou à quelque fonctionnaire ou personne du dit ministère des dites divisions, par qui que ce soit au sujet de propositions ou de demandes à l'effet que les navires ou que l'un quelconque des navires placés sous la direction du service naval du dit ministère soient présents à quelque course ou fête nautique sur un point quelconque du littoral canadien de l'Atlantique ou du Pacifique au cours de ces années, aussi, copie de toute réponse aux dites lettres, dépêches et demandes écrites.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): A mon honorable ami de Guysboro qui fait cette motion au nom du représentant de Yarmouth (M. Law), j'aurais une légère modification à suggérer. Je relève ce qui suit dans le texte:

Adressées au ministère de la Marine et des Pêcheries, à la division des Affaires navales ou à celle de la marine du dit ministère.

La division des Affaires navales constitue un ministère tout comme celle de la Marine et des Pêcheries, et c'est sans doute ce ministère-là qui est visé dans la motion. Je propose donc que celle-ci soit modifiée comme suit:

Adressées au ministère de la Marine et des Pêcheries ou à celui des Affaires navales, ou à un fonctionnaire quelconque de l'un ou l'autre de ces ministères.

Cette modification embrasserait tous les renseignements que l'honorable député de Yarmouth veut obtenir.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER: J'aimerais à savoir quels objets seront mis à l'étude demain—si la séance sera réservée aux mesures législatives d'initiative gouvernementale ou à celles d'initiative parlementaire.

M. BORDEN: Le greffier de le Chambre me dit que la séance sera réservée à l'examen des projets du Gouvernement.

[M. Graham.]

Sir WILFRID LAURIER: Tout dépend de ce qu'il faut entendre par le mot "semaine". Aux termes de l'article 25 du Règlement, les mesures d'initiative gouvernementale ont la priorité le jeudi, après l'expiration des quatre premières semaines de la session. La question est de savoir quand commencent ces quatre semaines. Il y aura quatre semaines demain que les Chambres se sont réunies. Si l'on fait commencer la première semaine le jour de l'ouverture de la session, nous entrerons demain dans la cinquième; mais je trouverais peu juste de faire compter la première séance comme le premier jour de la semaine C'est le jour suivant, le vendredi, que l'on devrait prendre comme point de départ; de cette façon, la journée de demain serait réservée aux projets d'initiative parlementaire.

M. BORDEN: Je considère que les autre semaines expireront à la clôture de la séance d'aujourd'hui. Pour ce qui est du jeudi, mon très honorable ami se rappellera qu'il avait lui-même proposé de le réserver au Gouvernement à partir du commencement de la session, et que c'est moi qui ai obtenu que pour les quatre premières semaines il fut réservé aux projets déposés par les députés. Je ne crois pas qu'il y ait d'injustice à se conformer à l'esprit manifeste du règlement.

Cet article du règlement, nous n'avons encore jamais eu l'occasion de le discuter, parce que le quatrième jeudi de la session se trouvait compris dans les vacances de Noël. La question se pose pour la première fois aujourd'hui.

Je crois savoir que les quatre semaines se terminent aujourd'hui, et demain nous suivrons la pratique établie par le règlement.

(A six heures, la séance est levée.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Jeudi, 12 février 1914.

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

1re LECTURE

De divers bills d'intérêt privé:

Le 1er, n° 63, déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord de l'Ontario.

Le 2e, n° 64, déposé par M. Beattie, concernant la compagnie du chemin de fer de London à Port-Stanley.

Le 3e, n° 65, déposé par M. Beattie, concernant la compagnie McClary Manufacturing.

Le 4e, n° 66, déposé par M. Clements, concernant le brevet de la compagnie "National Wood Distilling."

Le 5e, n° 67, déposé par M. Marshall, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer d'Elgin.

Le 6e, n° 68, déposé par M. Henderson, concernant la compagnie du chemin de fer " Western Central."

COMMISSION D'ENQUETE DU CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

M. COCHRANE dépose le rapport de la Commission d'enquête du chemin de fer National Transcontinental. Il propose que le rapport soit imprimé sur-le-champ, et que l'article 74 du règlement relatif à l'impression des documents soit suspendu à cette fin.

(La motion est adoptée).

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

REMUNERATION ET SERVICES DE H. P. DUCHEMIN.

M. SINCLAIR demande :

1. Quelle a été la somme totale payée par tous les départements de l'administration à H. P. Duchemin, commissaire, depuis la date de sa nomination jusqu'au 31 décembre 1913, pour ses honoraires professionnels en rapport avec les enquêtes en matière d ingérence politique abusive, y compris ses frais de voyage et de pension?
2. Est-il encore employé par le Gouvernement? S'il ne l'est plus, quand a-t-il cessé d'être employé?
3. Au cours de l'année 1913, pendant combien de jours a-t-il été employé?
4. Pendant la période de temps où il a fait fonction de commissaire, et à la suite des enquêtes tenues par lui, combien de destitutions M. Duchemin a-t-il recommandées dans tous les départements?

M. HAZEN :

1. La somme de $1,664.85.
2. Au besoin, sa commission l'autorise à agir, en ce qui concerne le département de la Marine et des Pêcheries.
3. Quatre jours et demi.
4. Soixante-sept.

BUREAU DE POSTE DE GRANBY.

M. BOIVIN DEMANDE:

1. Le Gouvernement sait-il que le nombre des casiers du bureau de poste de Granby (P.-Q.), est loin de suffire aux besoins de la population?
2. Est-ce l'intention du Gouvernement d'augmenter le nombre des casiers dans ce bureau? Et, dans l'affirmative, quand?

M. PELLETIER:

1. Personne ne s'est plaint de l'insuffisance du nombre des casiers fermant à clef au bureau de poste de Granby.
2. Nous prendrons des informations à ce sujet.

COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

* M. KYTE demande:

1. A part les congés réguliers, combien de fois, depuis le 15 octobre 1911, les commissaires du service civil, ou l'un ou l'autre d'entre eux, ont-ils été absents d'Ottawa pour affaires ne se rapportant pas à la commission?
2. Permission a-t-elle été obtenue pour chacune de ces absences? Dans l'affirmative, qui a accordé la permission?
3. Depuis le 15 octobre 1911, les commissaires, ou l'un ou l'autre d'entre eux, ont-ils été rémunérés pour services en dehors de leurs attributions comme commissaires? Dans l'affirmative, quelle somme et pourquoi?
4. Quelle somme chacun des commissaires a-t-il reçue, depuis le 15 octobre 1911, à titre de frais de voyage?

M. CODERRE:

1. Le commissaire LaRochelle, vingt jours. Le commissaire Shortt, adressant la parole à des "Canadian Clubs", et autres semblables institutions, douze jours; dans les provinces de l'Ouest, en qualité de membre de la commission des statistiques, quatre semaines; en qualité de président du bureau de conciliation, Winnipeg, treize jours.
2. Non.
3. Non.
4. Le commissaire LaRochelle, $60.85. Le commissaire Shortt, $576.01, dans l'accomplissement de ses devoirs de membre de la commission des statistiques; $132.45, comme président du bureau de conciliation, Winnipeg; payé par le département du Travail.

COMMISSION D'EMBELLISSEMENT D'OTTAWA, HULL.

M. DEVLIN demande:

1. Quelles somme ou sommes d'argent ont été dépensées par le Gouvernement ou par la commission d'embellissement d'Ottawa pour embellir la cité de Hull et ses alentours dans la province de Québec?
2. Si des deniers ont été dépensés à cette fin, de quelle manière l'ont-ils été?

M. CODERRE:

1 et 2. La somme de $3,989.03 a été appliquée à l'embellissement de la place de l'hôtel de ville à Hull, au cours de l'exercice financier de 1911-1912.

IMMIGRATION A PROVENANCE DES ETATS-UNIS.

M. LEMIEUX demande:

1. Quel montant a été payé à la Western Newspaper Union, des Etats-Unis, depuis novembre 1911 pour la publication d'annonces relatives à l'immigration?

2. Combien d'immigrants américains se sont établis en Canada pendant les années civiles 1911, 1912 et 1913?

M. ROCHE:

1. La somme de $113,775.38.

2. En 1911: 131,114; en 1912: 140,143; en 1913: 115,751.

JUGES DE LA COUR DE CIRCUIT A MONTREAL.

*M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'augmenter le traitement des juges de cours de circuit pour le district de Montréal?

2. Le ministre de la Justice a-t-il considéré l'opportunité d'élever les dits juges au rang de juges de la cour supérieure?

M. DOHERTY:

1. La question du traitement des juges est à l'étude.

2. Oui.

M. LEMIEUX: Le ministre voudra-t-il dire s'il l'a considérée favorablement ou défavorablement?

M. DOHERTY: Je l'ai considérée, mais peut-être mérite-t-elle considération ultérieure.

JUGES DE LA COUR SUPERIEURE DANS QUEBEC.

*M. LEMIEUX demande:

1. Est-ce l'intention du Gouvernement d'augmenter le traitement des juges de cours supérieures résidant dans les districts ruraux?

2. Le ministre de la Justice a-t-il reçu quelque mémoire à cet effet?

M. DOHERTY:

1. La question du traitement des juges est à l'étude.

2. Oui.

LE DR J. N. ROY.

M. C. A. WILSON demande:

1. Le Gouvernement a-t-il pris connaissance de l'article suivant, publié dans la "Patrie" le 10 décembre 1913:

"Le Dr J. N. Roy en Argentine."

"Notre concitoyen est de passage à Los-Toldos."

"On signale son passage."

"Le correspondant de la "Nation", un des principaux journaux espagnols de Buenos-Aires, annonce dans les termes suivants le passage à Los-Teldos de notre compatriote et ses études à cet endroit."

"Le Dr J. N. Roy, chargé de mission par le Gouvernement canadien, pour faire des recherches de pathologie comparée sur les maladies des yeux, des oreilles, du nez et de la gorge des différentes races, est en ce moment à Los-Toldos, de retour d'un voyage en Afrique, M. Roy parcourt maintenant l'Amérique du Sud, et étudie chez les Peaux-Rouges les affections qui se rencontrent dans sa spécialité. Accompagné du Dr Diaz Icasto, et du fils de Sam. Coliqueo, chef actuel de l'importante tribu des Araucanas, il a visité pendant trois jours les écoles indigènes et les principaux endroits de concentration de nos Indiens."

"Le Dr Roy est enchanté de son séjour parmi nous et déclare avoir trouvé chez les Peaux-Rouges des choses excessivement intéressantes au point de vue médical, qu'il publiera à son retour chez lui."

"Il partira dans quelques jours pour le Chili et se rendra ensuite en Bolivie et au Pérou pour continuer ses études chez les Incas. M. Roy qui voyage depuis quinze mois sera de retour à Montréal, Canada, vers la fin de décembre."

2. Les faits relatés dans cet article sont-ils exacts?

3. Le Dr J. N. Roy a-t-il été chargé par le Gouvernement canadien de faire les recherches de pathologie comparée, mentionnées dans cet article?

4. Le Dr J. N. Roy est-il de retour au Canada?

5. A-t-il fait un rapport de son voyage et de ses études au Gouvernement; sinon, quand devra-t-il le faire?

6. Quand le Dr J. N. Roy a-t-il été chargé de cette mission par le Gouvernement, et à quelles conditions?

7. Le Dr J. N. Roy a-t-il reçu quelques honoraires, ou rémunération pour ces services, jusqu'à présent, et dans l'affirmative, combien a-t-il reçu jusqu'à date, et combien doit-il recevoir lorsque sa mission sera accomplie?

8. Existe-t-il un ordre en conseil, ou autres documents, constatant la nomination du Dr J. N. Roy, et les conditions de cette nomination?

M. ROCHE:

1. Non.

2. Oui, en ce qui concerne le fait imputé au Gouvernement.

3. Il a été donné à la mission du Dr Roy un caractère officiel à cause de la valeur scientifique des recherches qu'il devait faire.

4. Aucune information n'a été reçue à ce sujet.

5. Non. Aucune information.

6. Même réponse qu'à n° 3.

7. Non.

8. Non.—excepté en autant qu'il y a été répondu par n° 3.

LE VOYAGE EN ASIE DE L'HON. R. LEMIEUX.

M. SEXSMITH demande:

1. Qui a accompagné l'honorable R. Lemieux lors de son voyage en Asie?

2. Combien de sténographes l'ont accompagné ou ont été employés par lui ou son entourage, et à quel coût?

3. Combien de domestiques, ou valets accompagnaient le parti ou avaient été engagés pour le parti?

4. Combien de dames, épouses, filles ou autres personnes accompagnaient le parti?

5. Les dépenses de ces dames, ou de quelques-unes d'elles étaient-elles défrayées par le Gouvernement canadien, directement ou indirectement?

6. Quel a été le coût total pour le pays du voyage de tout le parti?

7. Quelles sommes ou contributions ont été payées par le gouvernement de la Grande-Bretagne et d'Irlande pour défrayer les dépenses de ce voyage?

8. Quelles sommes ou contributions ont été payées par le gouvernement de toute autre colonie au pays pour défrayer les dépenses de ce voyage?

M. PELLETIER:

1. Son secrétaire privé. Le sous-secrétaire d'Etat et son secrétaire.

2 et 3. Le ministère n'a reçu aucune information officielle à cet égard.

4. La femme de l'ex-ministre des Postes.

5. Il n'est fait aucune mention de ceci dans les archives du ministère.

6. $10,000.

7 et 8. Aucune, à la connaissance du ministère.

LE VOYAGE EN AFRIQUE-SUD DE M. LEMIEUX.

M. BEST demande:

1. Qui a accompagné l'honorable R. Lemieux lors de son voyage dans le Sud-Africain?

2. Combien de sténographes l'ont accompagné ou ont été employés par lui ou son entourage, et à quel coût?

3. Combien de domestique ou valets accompagnaient le parti ou avaient été engagés pour le parti?

4. Combien de dames, épouses, filles ou autres personnes accompagnaient le parti?

5. Les dépenses de ces dames, ou de quelques-unes d'elles étaient-elles défrayées par le Gouvernement canadien, directement ou indirectement?

6. Quel a été le coût total pour le pays du voyage de tout le parti?

7. Quelles sommes ou contributions ont été fournies par le gouvernement de la Grande-Bretagne et d'Irlande pour défrayer les dépenses de ce voyage?

8. Quelles sommes ou contributions ont été payées par le gouvernement de toute autre colonie au pays pour défrayer les dépenses de ce voyage?

M. PELLETIER:

1. Son secrétaire privé.

2, 3, 4, 5, 7 et 8. Le ministère ne possède aucune information officielle.

6. $5,866.67.

LA GREVE DE NANAIMO—MORT D'UN PRISONNIER.

*M. LEMIEUX demande:

1. L'attention du ministre de la Justice a-t-elle été attirée sur l'extrait suivant d'un article publié dans le "Citizen", d'Ottawa, le 4 février courant, sur la grève de Nanaïmo:—

"L'enfant d'un mineur, absolument innocent, est mort en prison il y a quelques jours. On lui avait dit que s'il plaidait coupable, il en serait quitte pour une sentence légère. Il suivit ce conseil, mais, au lieu d'être acquitté, il reçut une forte sentence et mourut en prison. M. L. D. Taylor, rédacteur du "Vancouver World", en parlant de la mort de cet enfant, dit que "c'est du sang qui crie vengeance."

2. Les faits mentionnés sont-ils vrais?

M. DOHERTY: 1. Pas autrement que par la présente question.

2. Le ministre a reçu une lettre l'informant qu'un prisonnier âgé de 21 ans est mort à la ferme de la prison de Oakalla, C.B., durant le mois de janvier 1914. Dans une lettre en date du 29 décembre dernier, faisant appel à la clémence du ministre, les parents de ce prisonnier affirmaient que son propre avocat lui avait conseillé de s'avouer coupable; mais que, ainsi que l'avait compris le prisonnier, il s'en tirerait avec une sentence le condamnant à n'être détenu que durant une période de temps égale à celle purgée par lui durant sa prévention, c'est-à-dire trois mois. Le ministre n'a pas été informé que le prisonnier ait été avisé par d'autre que par son propre avocat. Les renseignements reçus au ministère comportent que le prisonnier a pris une part active à l'émeute pour laquelle il a été poursuivi.

Dans cette lettre contenant un appel à la clémence il n'est pas allégué que le prisonnier fût malade. La ferme de la prison dont il est parlé est une institution provinciale sur laquelle le ministère de la Justice n'a aucune autorité.

TRANSCONTINENTAL NATIONAL—CAUSES EN EXPROPRIATION.

*M. LEMIEUX demande:

1. Combien d'instances en expropriation sont encore pendantes devant la cour d'échiquier en rapport avec le droit de voie du National Transcontinental pour l'accès à Québec, entre le site du pont de Québec et le terminus en cette ville?

2. Quelle est la somme totale réclamée?

3. Quel est le chiffre de la somme offerte?

4. Qui représente la couronne en chaque instance?

5. Qui représente les réclamations en chaque instance?

M. COCHRANE:

1. Le Roi vs M. P. Davis; Le Roi vs Alf. Dombrowski; Le Roi vs Frank Ross.

2. Montant réclamé: M. P. Davis, $326,675; Alf. Dombrowski, $4,627.47; Frank Ross, $250,000.

3. Montant offert: M. P. Davis, $7,275; Alf. Dombrowski, $1,729; Frank Ross, $79,700.

4. Avocats de la Couronne: Le Roi vs M. P. Davis, L. Moraud, Québec; Le Roi vs Alf. Dombrowski, Gagné et Gagné, Québec; Le Roi vs Frank Ross, E. Belleau et E. J. Flynn, Québec.

5. Avocats des pétitionnaires: Le Roi vs M. P. Davis, Pentland, Stuart, Gravel et Thomson, Québec; Le Roi vs Alf. Dombrowski, Belleau et Belleau, Québec; Le Roi vs Frank Ross, Pentland, Stuart, Gravel et Thomson, Québec.

La cause **de Frank Ross** a été entendue par le juge Audette et le jugement a été rendu le 18 novembre 1913 accordant au défendeur $134,760.84 avec intérêts et frais, mais le montant n'a pas encore été payé.

LE ROI VS FALARDEAU.

*M. LEMIEUX demande:

1. Une indemnité a-t-elle été payée dans l'instance en expropriation de Sa Majesté le roi *vs* Alfred Olivier Falardeau et Constant Napoléon Falardeau?
2. Quelle a été la somme offerte par la couronne?
3. Quelle somme a été payée?
4. A quelle date cette indemnité a-t-elle été payée?

M. COCHRANE:

1. Oui.
2. $39,000 devant le tribunal.
3. $69,256, le montant fixé par jugement du tribunal; $3,381.37, montant des intérêts à 5 par 100; total, $72,637.37.
4. Le 12 janvier 1914.

LA ONTARIO EQUIPMENT COMPANY.

*M. LEMIEUX demande:

1. Le département des Postes a t-il acheté des articles de la Ontario Equipment Company depuis le 1er mars 1913?
2. Dans l'affirmative, quels sont ces articles et leur quantité, et quels sont les prix payés?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. Cadenas, 4,435 à 80 cents, $3,548; 15,000 à 70 cents, $10,500; $14,048. Ferrures en acier pour extrémité des sacs à dépêches pour journaux, 150,000 à $12.50 par 1,000, $1,875. Fermoirs à coulisse en métal et cadres pour contenir étiquettes, 30,930 à 25 cents pièce, $7,732.50; cadres pour étiquettes à être attachés, 10,000 à 5 cents pièce, $500. Clefs pour cadenas, 12,959 à 20 cents, $2,591.80; $26,747.30.

LE TERMINUS DU CANADIEN-NORD.

*M. EMMERSON demande:

1. Quel endroit sur la côte du Pacifique, s'il en est, a été choisi par la corporation du chemin de fer Canadian Northern et approuvé par le ministre des Chemins de fer et les commissaires des chemins de fer comme terminus occidental de son réseau transcontinental?
2. A-t-elle jamais choisi, avec cette approbation, Port-Mann, dans la Colombie-Anglaise? Dans l'affirmative, un changement a-t-il été fait dans le site du dit terminus?

[M. Cochrane.]

3. Le Gouvernement sait-il que la rumeur s'était accréditée dans le public que Port-Mann (C.-A), avait été choisi, et qu'il en est résulté que les terrains à cet endroit se sont vendus dans le Canada-Est à un taux élevé par suite de cette rumeur?
4. Le Gouvernement sait-il que l'on prétend à présent que Vancouver a été choisie par ladite corporation de chemin de fer comme son terminus occidental, de sorte que les terrains ainsi vendus et achetés à Port-Mann sont pratiquement sans valeur?

M. COCHRANE:

1. Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a rien approuvé.

2, 3 et 4. Le ministère ne possède aucuns renseignements à ce sujet.

ENTREPOTS FRIGORIFIQUES EN NOUVELLE-ECOSSE.

M. SINCLAIR demande:

Quelle aide a été donnée par le département de la Marine et des Pêcheries ou par celui de l'Agriculture, de 1908 à 1913, inclusivement, à des firmes ou compagnies par actions ou autres compagnies exploitant des entrepôts frigorifiques dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à l'exclusion des compagnies moins considérables connues sous le nom d'association de boitte pour les pêcheurs, et quel est le nom de chacune des dites firmes ou compagnies et le montant payé à chacune pour chaque année de la période précitée?

M. BURRELL: 1. Le ministère de l'Agriculture, en vertu de la loi concernant les entrepôts frigorifiques, a donné de l'aide aux compagnies suivantes:

Halifax Cold Storage Company, Port-Hawkesbury, N.-E.:—

Exercice.	
1907-08	
1908-09	$ 6,685 06
1909-10	1,215 46
1910-11	1,607 73
1911-12	
1912-13	607 73
Total	$ 9,115 98

The Lockeport Cold Storage Company, (Maritime Cold Storage Company) Lockeport (N.-E.):—

Exercice.	
1907-08	
1908-09	
1909-10	
1910-11	
1911-12	$ 8,527 53
1912-13	3,979 51
Total	$ 12,507 04

Par l'entremise du ministère de la Marine et des Pêcheries, on a fourni de l'aide aux compagnies suivantes:

1907-08—Halifax Cold Storage Co.	$ 2,000 00
—Canso Cold Storage Co.	682 11

1908-09—Halifax Cold Storage Co..	2,000 00
—Canso Cold Storage Co..	413 98
1909-10..	Rien.
1910-11..	Rien.
1911-12—J. Arch. MacDonnell.. ..	1,000 00
— " "	1,000 00
1912-13—Gardiner & Doon..	1,043 50
1913-14—J. Foster Rood..	712 33

SAINT-THEODORE D'ACTON—SERVICE DES POSTES.

*M. MARCILE (Bagot) demande:

1. Est-ce l'intention du département des Postes d'établir le service de la malle rurale dans la paroisse de Saint-Théodore d'Acton? Dans l'affirmative, à quelle date?

2. Des soumissions ont-elles été demandées pour le transport de la malle entre le bureau de poste d'Acton-Vale et l'arrondissement désigné comme n° 1 de ce service rural, et aussi pour l'arrondissement désigné comme n° 2 de ce même service?

3. Combien de soumissions ont-elles été reçues par le département?

4. Quel est le nom de chaque soumissionnaire et le montant respectif de chacun?

5. Le ou les contrats seront-ils accordés au plus bas soumissionnaires?

M. PELLETIER:

1. Oui, aussitôt que nous aurons reçu des offres satisfaisantes pour le fonctionnement de ces services.

2, 3, 4 et 5. De soumissions ont été demandées, mais on considère que les prix exigés sont trop élevés, et le ministère cherche actuellement à obtenir des offres plus avantageuses.

LE COURRIER A ACTON VALE.

*M. MARCILE (Bagot) demande:

1. Le courrier de la malle entre la gare du Pacifique-Canadien et le bureau de poste à Acton-Vale M. Ed. Héneault a-t-il été remplacé? Dans l'affirmative, par qui?

2. Quel salaire reçoit le nouveau courrier?

3. Quel salaire recevait M. Ed. Héneault?

4. Le département des Postes a-t-il offert à M. Ed. Héneault le même salaire?

5. Des soumissions ont-elles été demandées?

6. Dans l'affirmative, quel est le nom de chaque soumissionnaire et le montant respectif pour chacun? Dans la négative, pourquoi?

M. PELLETIER:

1. M. Héneault a refusé de terminer son contrat, à moins qu'il ne reçût un salaire de $150 par année. Plus tard, il demanda $125 par année. Son contrat renfermait une clause qu'il pouvait prendre fin sur un avis de trois mois. Il a reçu son avis, et un nouveau contrat a été conclu avec M. E. Leclerc.

2. $125 par année.

3. $75 par année.

4. Non. Quand un entrepreneur ne peut remplir un contrat, le ministère préfère traiter avec d'autres personnes.

5. Non. Le chiffre du contrat est au-dessous de $200 par année, et le ministère juge que l'offre de Leclerc était raisonnable.

6. Réponse sous le n° 5.

COMMENT SONT FERMES LES SACS AUX DEPECHES.

M. BOURASSA demande:

1. Le ministre des Postes sait-il que les sacs de malle de Saint-David de l'Auberivière, dans le comté de Lévis, déposés le long du chemin pour être pris par le courrier, sont fermés avec des clous?

2. Le ministre des Postes se propose-t-il de pourvoir de cadenas les sacs de malle de Saint-David de l'Auberivière?

M. PELLETIER:

1. Non.

2. Le ministre des Postes ne sait pas que des sacs aux dépêches en usage dans cette localité ne sont pas convenablement fermés. Une enquête sera faite à ce propos.

LA POSTE RURALE A ARCADIA.

M. LAW demande:

1. Demande a-t-elle été faite au département des Postes pour un service de malle rural entre Arcadia et Shebogue?

2. Dans l'affirmative, ce service a-t-il été établi? Dans la négative, quand le sera-t-il?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. Non. L'enquête à ce sujet n'est pas encore terminée, et tant que l'inspecteur n'aura pas soumis son rapport au ministère, il est impossible de dire à quelle date ce service sera établi.

LES ATELIERS DE SAINT-MALO.

*M. GRAHAM demande:

1. Quelque changement a-t-il été fait dans la liste des prix de la soumission de M. Joseph Gosselin pour les ateliers de locomotives et de wagons à Saint-Malo, Québec, depuis que le contrat pour ces ateliers lui a été accordé par décret du conseil du 8 octobre 1913?

2. Dans l'affirmative, à quelle classe de matériaux se rapporte ce changement?

3. A quel prix par verge M. Gosselin a-t-il soumissionné pour les dits matériaux?

4. Quelle augmentation de prix, s'il en est, doit lui être payée pour les dits matériaux?

5. Qui a conduit les négociations en vertu desquelles cette augmentation, s'il en est, a été arrangée?

6. Les dites négociations ont-elles été faites par voie de correspondance ou par télégrammes?

7. A-t-il été passé un décret du conseil autorisant une augmentation d'aucuns des prix contenus dans la soumission de M. Gosselin? Dans l'affirmative, quelle en est la date?

8. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a-t-elle accepté un changement de prix? Dans l'affirmative, quelle est la date du document signifiant son adhésion?

M. COCHRANE:

1 et 2. La liste des prix A a été modifiée par le creusage à faire dans la terre gelée.

3. La soumission était de 85 cents par verge cube pour les excavations ordinaires, y compris les travaux de remplissage, de distribution, de nivelage, etc., mais il n'y avait pas de soumission pour l'enlèvement de la terre gelée.

4. Durant les mois de janvier, février et mars 1914, on paiera $2.30 par verge cube pour les excavations à faire dans la terre gelée seulement.

5. M. W. J. Press, ingénieur mécanicien, d'après les instructions de l'ingénieur en chef.

6. Par correspondance et par télégrammes. (voir la réponse donnée à la question n° 5.)

7. Oui. Le 14 janvier 1914, pour approuver le prix de $2.30 per verge cube pour l'enlèvement de la terre gelée seulement, tel qu'il a été déclaré dans la réponse donnée à la question n° 4.

8. Non.

COMMUNICATIONS PAR VOIE FERREE AVEC THORBURN.

M. MACDONALD demande:

Le ministère des Chemins de fer a-t-il l'intention d'établir des communications par voie ferrée avec la ville de Thorburn, sur la ligne actuellement en existence à cet endroit?

M. COCHRANE: Il n'y a encore rien de décidé à ce propos.

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

M. MACDONALD demande:

Quel a été le coût de la main-d'œuvre en rapport avec le transbordement des marchandises et le chargement du charbon, respectivement, aur ports de Pictou, Charlottetown et Georgetown, respectivement, en ce qui concerne le service d'hiver entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard, pour janvier 1914?

M. HAZEN: Pictou: manutention de fret, $1,281.36; manutention de charbon, $846; total, $2,127.36.

Charlottetown: manutention de fret, $1,234.34.

Georgetown: manutention de fret, $265.72.

LES ANIMAUX DE RACE.

M. MACDONALD demande:

1. Le ministre de l'Agriculture a-t-il annoncé ou fait annoncer en Nouvelle-Ecosse son intention de pourvoir à l'amélioration des bestiaux?

2. Dans l'affirmative, quand cette intention a-t-elle été annoncée et par qui?

3. Est-ce l'intention du ministre de permettre aux sociétés d'agriculture existant actuellement en Nouvelle-Ecosse de se prévaloir de tout arrangement qu'il est à faire en vue de l'amélioration des races de bestiaux dans cette province?

4. Quels arrangements a fait le ministre concernant la distribution des animaux de races en Nouvelle-Ecosse et qui a été partie à cette entente?

M. BURRELL:

1. Oui.

2. A la date du 26 avril 1913, par le commissaire du bétail.

3. Non. Toutes les applications à ce sujet doivent être faites par des associations établies conformément aux règlements esquissés dans la brochure annonçant la politique du ministère, et qui sera déposée sur le bureau.

Une association de ce genre peut être formée parmi les membres d'une société agricole dans la Nouvelle-Ecosse, mais lorsqu'elle fait application, elle doit se conformer aux conditions énumérées dans la brochure qui a trait à la location des animaux de race dans n'importe quel district.

4. Des arrangements ont été faits pour la distribution des animaux de race en Nouvelle-Ecosse par l'entremise du service des bestiaux du ministère, en conformité avec les conditions imposées dans la brochure ci-dessus mentionnée.

Des renseignements supplémentaires relativement à cette question sont déposés sur le bureau.

LE BUREAU DE POSTE D'ELMIRA.

*M. J. J. HUGHES demande:

1. Le ministre des Postes a-t-il reçu une requête des résidents d'Elmira (I.P.-E.), se plaignant de l'administration du bureau de poste de cet endroit et de la conduite impolie et discourtoise du maître de poste et demandant une enquête?

2. Dans l'affirmative, le ministre des Postes ordonnera-t-il une enquête et soumettra-t-il à la Chambre le rapport de cette enquête?

M. PELLETIER:

1. Une plainte a été reçue, laquelle a été dûment référée à l'inspecteur pour rapport.

2. D'après le rapport de l'inspecteur, il semblerait que le receveur, nommé depuis seulement le mois de novembre dernier, n'ait pas parfaitement compris ses obligations, mais il est maintenant pleinement renseigné, et il a promis de donner au public un bon service.

COMMISSION CONSULTATIVE DES PECHERIES.

M. A. W. CHISHOLM demande:

1. Quels montants ont été payés à chacun des membres du bureau des aviseurs des pêcheries à titre d'émoluments pour leurs services?

2. Quelles sommes ont été versées à chacun d eux pour frais de route et pour autres dépenses respectivement?

M. HAZEN:

	Allocation.	Frais de voyage.
C. H. B. Longworth	$230 00	$224 56
H. B. Short	220 00	225 90
Gideon Hemeon	220 00	202 80
W. C. Smith	210 00	185 70
Andew King	.....	.....
F. T. B. Young	200 00	191 21
A. B. Carson	160 00	129 80
P. P. Russell	180 00	154 10
Azade Arseneault	290 00	151 85
D. F. Reid	90 00	109 50
J. E. Sinclair	110 00	178 75
C. D. Melvill	140 00	219 40
D. M. McIntyre	280 00	475 00
F. H. Cunningham	.....	515 05
Le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries	.....	45 40
Le sous-ministre du Service naval	.....	.....
Le surintendant des Pêcheries	.....	87 85
Le commissaire des Pêcheries	.....	96 55
L'adjoint du surintendant des Pêcheries	.....	.....
L'expert des Pêcheries	.....	79 26

EMPLACEMENT POUR SALLE D'ARMES A NEW-GLASGOW.

M. MACDONALD demande.

1. Un examen du site de l'arsenal projeté à New-Glasgow (N.-E.), a-t-il été fait, ou un rapport préparé à cet égard?
2. S'il en est ainsi, sur quelle rue donne le site recommandé?
3. Le département a-t-il été informé que la ville de New-Glasgow est prête à fournir gratis le site pour l'arsenal?
4. S'il en est ainsi, sur quelle rue se trouve le site que la ville veut donner?

M. HUGHES:

1. Oui.
2. Non définitivement décidé.
3. Oui.
4. Non définitivement décidé.

SALLES D'EXERCICES ET SALLES D'ARMES DANS LA PROVINCE D'ONTARIO.

M. PARDEE demande:

1. Au cours des années 1912 et 1913, combien de salles d'exercices militaires et d'arsenaux ont été construits dans la province d'Ontario?
2. En quels endroits ont-ils été construits?
3. Quel a été le coût de chacun de ces édifices?
4. Combien d'entre eux sont actuellement en voie de construction?

M. HUGHES:

1. 23.

2 et 3. Construites par les soins du ministère de la Milice et de la Défense.

Kincardine, Ont.	$ 8,394 00
Mount-Forest, Ont.	3,000 00
Wingham, Ont.	11,603 00
Watford, Ont.	12,154 00
Port-Elgin, Ont.	2,916 00
Oshawa, Ont.	53,450 00
Meaford, Ont.	17,720 00
Markdale, Ont.	14,278 00
Simcoe, Ont.	30,336 80
Brampton, Ont.	17,765 00
Orillia, Ont.	24,657 00
Gananoque, Ont.	15,456 00
Omemee, Ont.	11,434 64
Norwood, Ont.	10,006 50
Picton, Ont.	65,670 00
Millbrook, Ont.	11,991 00
Madoc, Ont.	20,861 00
Orono, Ont.	12,758 50
Blackstock, Ont.	13,661 00
Alexandria, Ont.	18,285 50
Kemptville, Ont.	12,154 00
Renfrew, Ont.	39,502 00
Lindsay, Ont.	46,946 00

4. 15.

ADJUDICATIONS POSTALES ANNULEES.

M. SINCLAIR demande:

Pour quelle raison l'ordre de la Chambre voté en février 1913, demandant un état indiquant le nombre de contrats pour transport de malle cancellés dans la province de la Nouvelle-Ecosse, n'a-t-il pas été exécuté?

M. PELLETIER: Il a été préparé, par ordre de la Chambre, un état général des adjudications terminées dans toutes les provinces du Dominion. Le rapport a été envoyé au secrétaire d'Etat le 11 du courant.

BOITES A LETTRES POUR CANSO.

M. SINCLAIR demande:

Relativement à la réponse donnée à une question posée par le député de Richmond (N.-E.), dans laquelle il était énoncé que le 17 octobre 1913 des boîtes aux lettres avaient été placées dans le village de Chesley, comté de Bruce-sud, qui a une population de 1,710 âmes, est-ce l'intention du département des Postes de fournir des boîtes aux lettres à la ville de Canso (N.-E.), qui a une population de plus de 2,000 âmes?

M. PELLETIER: En établissant un service de boîtes à lettres sur rue, l'administration tient moins compte du chiffre de la population que du volume des affaires traitées à la poste, selon que la recette l'indique et aussi des conditions locales qui rendent ce service nécessaire dans l'intérêt du public.

La recette à Chesley, dans Bruce-sud, a été, pour le dernier exercice, de $5,346.93, et, à Canso (N.-E.), de $2,329.69.

Il n'a été reçu aucune demande d'établir à Canso un service de boîtes à lettres sur rue. D'après le recensement de 1911, Canso, a une population de 1,617 âmes.

BUREAU DE POSTE DE CAP-NOIR.

M. MARCIL demande:

1. Une enquête a-t-elle été faite par le département des Postes avant la fermeture du bureau de poste de Black-Cape-East, Bonaventure (P. Q.), par l'intermédiaire d'un fonctionnaire désintéressé de ce département, tel que demandé par J. Narcisse Cyr, maire, le révérend J. Thomas Fortin, curé de la paroisse, le docteur Ernest G. Cyr et cinquante autres citoyens de cette localité, dans leur requête adressée au ministre des Postes en date du 24 février 1913?

2. Si cette enquête a eu lieu, par qui a-t-elle été tenue, à quelle date et quel en a été le résultat?

3. S'il n'y a pas eu d'enquête, pour quelle raison?

M. PELLETIER: Il n'a été fait aucune enquête dans cette affaire, la chose n'ayant pas été jugée nécessaire. On a fait observer au ministère que ce bureau, dont la recette n'était que de $25 par année, et qui coûtait $83 par année, n'était pas nécessaire; qu'il était pour l'administration une cause de dépenses inutiles. Ordre a été donné, en conséquence, de fermer ce bureau.

LE PHARE DE LA POINTE DUTHIE.

M. MARCIL demande:

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il donné instruction que le phare à Duthie-Point soit fermé après la saison actuelle?

2. Dans l'affirmative, qui a fait cette recommandation, et quel en est le motif?

3. Le phare sera-t-il transféré ailleurs, et où?

4. Est-il vrai que le phare doit être placé au quai de Maria? Dans l'affirmative, à la demande de qui cela a-t-il été fait, et quel fonctionnaire du département, s'il en est, a recommandé ce changement?

5. Si le transfert se fait, qui sera en charge du nouveau phare, quel sera son salaire, et qui a recommandé sa nomination?

M. HAZEN:

1. L'administration a donné ordre de discontinuer le service au phare de la Pointe Duthie.

2. (a) Sur les conseils de la Commission des phares du Canada; (b) par le motif que l'abolition du phare de la Pointe Duthie et l'établissement d'un feu sur le quai Maria seraient une meilleure sauvegarde pour la navigation.

3. Non encore décidé.

4 (a) Le phare sera placé sur le quai Maria; (b) à la demande de la Commission des phares du Canada; (c) le lieutenant colonel W. P. Anderson, C.M.G., ingénieur en chef; M. J. G. Macphail, commissaire des phares; M. V. W. Forneret, ingénieur surintendant du chenal à navires du Saint-Laurent, tous membres de la Commission des phares.

5. Il n'a pas encore été pris de dispositions relativement à un gardien.

[M. Pelletier.]

ROUTES POSTALES DANS BROME.

M. KAY demande:

1. Quels sont les noms des soumissionnaires pour la route de la poste rurale à partir de Brigham, Québec, comté de Bagot?

2. Quel est le montant de chaque soumission, et qui a obtenu le contrat?

M. PELLETIER:

1 et 2. Offres pour la route numéro 1 de Brigham; Napoléon Dupuis, $595 par année; Alfred Gordon, $781.50 par année. La soumission la plus basse a été acceptée.

Offres pour la route numéro 2 de Brigham: George T. Burnett, $585 par année, réduite à $560; Arthur E. Moynan, $563 par année; Roy Stowe, $600 par année. L'entreprise a été adjugée à George T. Burnett au Chiffre de sa soumission réduite.

LES ILES LA-HAVE—SERVICE POSTAL.

M. A. K. MACLEAN demande :

1. Qui a le contrat pour le transport de la malle entre West-Dublin et les Iles de la Have, comté de Lunenburg (N.-E.)?

2. Quel est le montant payé à cette fin, et quand le contrat a-t-il été accordé?

3. Quels ont été les soumissionnaires et quel a été le montant de chaque soumissions, lorsque les soumissions ont été demandées en dernier lieu pour le service de la malle?

M. PELLETIER :

1. Elijah Corkum.

2. La somme de $135 par année, et l'entreprise a été adjugée de 26 septembre 1913.

3. Elijah Corkum, $170 par année, soumission réduite à $135; Gorden Romkey, $140; Z. Publicover, $158; C. E. Publicover, $160.

SALLES D'ARMES D'HALIFAX.

M. A. K. MACLEAN demande

A-t-il été nommé récemment un assistant gardien aux arsenaux d'Halifax? Dans l'affirmative, qui a été nommé? Dans la négative, quand la vacance sera-t-elle remplie?

M. HUGHES:

1. Non, on a récemment nommé un ouvrier du nom de Timothy Regan.

MESSAGER POUR LA SESSION.

M. BOULAY demande:

Y a-t-il un messager spécialement affecté au service du sergent-d'armes, de la Chambre des communes? Dans l'affirmative, qui est-il et quel est le chiffre de ses appointements?

M. BORDEN:

1. Oui. Thomas Boles, messager pour la session, recevant $3 de rémunération quotidienne.

2. Réponse au n° 1.

BUREAU D'IMMIGRATION D'EDMUNDSTON.

M. MICHAUD demande:

1. Le Gouvernement a-t-il loué un bureau affecté au service de l'agent d'immigration à Edmundston (N.-B.)?
2. Dans l'affirmative, pourquoi ce local n'est-il pas occupé?
3. Quel est le chiffre du loyer payé au locateur jusqu'au 31 décembre dernier?

M. ROCHE:

1. Oui.
2. Le département est informé que ce bureau est utilisé, pour les usages mêmes auxquels on voulait l'affecter.
3. $100 de loyer annuel, soit $10 de loyer mensuel, éclairage, chauffage et téléphone compris.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

M. Bourassa.—Demande d'un état désignant les directeurs de la poste du comté de Lévis, destitués, depuis le mois de septembre 1911; le nombre des directeurs de la poste, congédiés depuis septembre 1911, qu'on a donnés pour successeurs aux directeurs de la poste destitués sous le régime précédent ainsi que les noms des directeurs de la poste congédiés sous l'ancien régime.

M. McCraney.—Demande d'un état indiquant le nombre des villages d'Ontario dont la population atteint un chiffre supérieur à celle du village de Chesley (Bruce-sud), dont la population, d'après le dernier recensement s'élevait à 1,734, et le nombre de ces villages où l'on a installé des boîtes aux lettres.

EXPLICATIONS SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. LEMIEUX: Je désire soulever une question personnelle se rattachant aux réponses apportées par le ministre des Postes à certaines questions posées aujourd'hui même par le député de Peterborough-est (M. Sexsmith), relativement à un voyage de caractère officiel que j'ai fait en 1911. Ma censure ne s'adresse pas à toutes les réponses; seulement, pour mieux élucider les faits, il importe que je donne quelques éclaircissements portant sur un ou deux faits. Voici la première question:

Qui a accompagné M. Lemieux lorsqu'il a fait son voyage en Asie?

La réponse à cette question ne donne aucune prise à la critique:

Son secrétaire particulier, le sous-secrétaire d'Etat et son secrétaire.

Voici la deuxième et la troisième questions:

Combien y a-t-il de sténographes qui l'ont accompagné ou qui aient été employés par lui ou par son personnel et à quel prix?

Combien y avait-il de serviteurs ou de valets dans sa suite ou engagés pour le voyage?

Le ministre a donné l'habile réponse que voici:

Le département n'en connait rien officiellement.

Le ministre aurait facilement pu se renseigner à cet égard, comme pour les autres questions, auprès de mon secrétaire qui est encore au service du ministère; et, par courtoisie envers moi, mon honorable ami aurait pu répondre qu'il n'y avait ni serviteurs, ni valets, ni sténographes, sauf mon secrétaire particulier, comme il l'a fait pour sa réponse à la première question.

Voici la question n° 5:

Le Gouvernement canadien a-t-il, soit directement ou soit indirectement, payé en tout ou en partie les dépenses de ces dames?

Voici la réponse:

Le département n'en connait rien.

Cette réponse manque de lucidité, et le ministre aurait pu s'éclairer auprès de mon secrétaire particulier, qui est encore au service du département et savoir s'il a été payé quelques deniers pour les dames qui ont accompagné le ministre des Postes au cours de ce voyage.

Quant aux questions 7 et 8, je me borne à observer que si le ministre veut bien consulter le secrétaire qui me servait de secrétaire particulier à cette époque, il saura qu'il y a eu participation aux frais de ce voyage, non pas de la part du gouvernement impérial, mais bien de la part du gouvernement du Japon. Je tiens à élucider la question, de manière à ce qu'il ne subsiste pas le moindre doute dans l'esprit de la députation.

M. PELLETIER: A coup sûr, l'honorable député ne parle pas sérieusement en affirmant que j'aurais dû aller aux renseignements auprès de son ancien secrétaire particulier, pour l'édification de cette Chambre. Il me semble que ma réponse devait s'appuyer sur les dossiers conservés au ministère. J'ai déjà donné à la députation certains renseignements fournis par l'ancien secrétaire particulier de l'honorable député, et il s'en est servi à mon détriment à un tel point que j'entends bien ne plus récidiver.

M. LEMIEUX: Alors, je dois dire que la réponse du ministre manque de sincérité.

M. PELLETIER: Ma réponse s'inspire de la franchise et de la sincérité, et c'est plus qu'on ne saurait dire de Bérard, de la société Gouin, Lemieux et Bérard.

M. l'ORATEUR: L'observation de l'honorable député (M. Lemieux) n'est guère dans l'ordre, puisque le règlement veut que l'on accepte la réponse donnée par un ministre soit qu'elle embrasse toute la question ou non. Ce n'est guère une question de privilège que l'honorable député a soulevée; c'est plutôt une explication de nature personnelle, qu'il avait, cela va sans dire, parfaitement le droit de donner.

LES BATEAUX A MOTEURS ET LA MILICE.

M. EMMERSON: Le ministre de la Milice a-t-il lu l'article paru, ce matin même, dans le "Mail", journal ministériel de Montréal, sous l'en-tête suivante:

Organisation projetée de flottes de bateaux à moteurs. Le département de la Milice propose la création de pittoresques auxiliaires des forces de combat au Canada et l'utilisation du personnel des yachts et des bateaux à moteurs du Canada.

Cette rumeur est-elle fondée?

L'hon. M. HUGHES (ministre de la Milice): Je n'en sais absolument rien. Il est possible que tout cela ait été arrangé d'avance, mais je l'ignore. Je n'ai aucun renseignement à cet égard.

TRAVAUX PUBLICS A FREDERICTON.

M. CARVELL: En l'absence du ministre des Travaux publics, je désire signaler au premier ministre l'article paru le 10 février dans le "Globe", de Saint-Jean, et emprunté, paraît-il, du "Gleaner", de Frédéricton, d'une date précédente, journal que je n'ai pas réussi à me procurer à la salle de lecture, un député l'ayant emprunté. Il s'agit des paroles suivantes attribuées au député d'York (M. McLeod):

En outre, je suis en mesure d'annoncer que l'honorable Robert Rogers, ministre des Travaux publics, m'a promis deux quais neufs (en béton) pour Frédéricton, et on a déjà transmis à M. J. K. Scammel, ingénieur divisionnaire du département des Travaux publics instruction de se rendre ici immédiatement, afin de faire les études voulues en vue de l'élaboration des devis, de façon à ce qu'on puisse faire appel aux concurrents et mettre les travaux en marche à bref délai.

Il y a une élection à York pour l'Assemblée législative provinciale; la désignation des candidats a lieu aujourd'hui et l'élection dans huit jours.

M. l'ORATEUR: L'honorable député n'adhère guère au règlement. D'abord, la coutume en vogue ici, consistant à donner lecture d'articles de journaux, pour en faire la base de certaines accusations, n'est guère tolérée au parlement impérial. Il conviendrait d'appliquer ici la même règle qu'au parlement impérial.

Sir WILFRID LAURIER: Mais jusqu'ici la pratique critiquée a été fort en vogue ici.

M. l'ORATEUR: Oui, malheureusement; mais, en dépit de cette vogue, il n'est guère tolérable de citer pareils articles pour les faire suivre de commentaires. Qu'on pose une question, si on le veut, la règle l'autorise.

M. CARVELL: Il ne me serait guère possible de bien faire saisir ma question à l'honorable député sans l'accompagner d'éclaircissements circonstanciés. Voici ce que je veux savoir: le ministre des Travaux publics a-t-il promis à l'honorable député (M. McLeod) deux quais neufs en béton et a-t-il donné à M. Scammell, l'ingénieur du département, instruction de faire les études voulues pour que les travaux commencent immédiatement.

M. BORDEN: L'honorable député le comprendra, je ne saurais me tenir au courant des affaires de trente départements de l'Etat, et je n'ai aucun renseignement à cet égard. Je m'empresserai de porter la chose à l'attention du ministre des Travaux publics.

ELECTIONS PROVINCIALES ET FONCTIONNAIRES DU DOMINION.

M. OLIVER: Avant-hier, le ministre des Travaux publics, pour ma propre édification et pour celle de la Chambre, a promis de nous indiquer la source d'une prétendue conversation dont il nous a lu quelques extraits au cours du débat. Il ne l'a pas encore fait et j'attends toujours qu'il m'éclaire.

M. BORDEN: Je signalerai la demande de l'honorable député au ministre des Travaux publics.

REGLEMENT DE LA CHAMBRE.

M. VERVILLE: J'invoque une question de privilège parce que l'on a fixé aujourd'hui (jeudi) comme étant un jour consacré au Gouvernement. Je soulève cette question parce qu'il y a au Feuilleton un grand nombre de bills publics qui ne pourront pas encore être étudiés durant cette session. En 1910, le Parlement s'est ouvert le 17 novembre et j'ai présenté mon bill de la journée de huit heures, en deuxième lecture, le 15 décembre, qui était le cinquième jeudi de la session. Dans la soirée précédente, le leader du Gouvernement actuel, qui était alors le leader de l'opposition, demanda au ministre

qui avait la direction de la Chambre, l'honorable W. Patterson, un renseignement à propos de cette même question et M. Patterson lui répondit que le jour suivant n'était pas réservé au Gouvernement. Le très honorable chef de l'opposition trouvera cette réponse à la page 1338 du Hansard de 1910. A la page 1407 du même volume il trouvera le rapport de la 2e lecture du bill de huit heures. Je voudrais savoir pourquoi il y a eu un changement. Je ne doute pas qu'il y ait beaucoup de députés désireux de présenter des bills et qui n'en auront pas la possibilité à cette session.

M. l'ORATEUR: Comme j'ai été consulté à ce propos, je dois dire qu'il me semble clair que la Chambre s'étant ouverte le jeudi 15, les quatre premières semaines de la session ont pris fin mercredi dernier. La règle dit que, pendant les quatre premières semaines de la session, le jeudi sera réservé aux députés, après quoi il devient un jour du Gouvernement. Mon impression, et c'est ce que me dit également le greffier, est que les quatre semaines ont pris fin mercredi soir, et par conséquent il s'ensuit que le jeudi devient un jour de Gouvernement.

M. VERVILLE: Je crois que ce serait une injustice si on ne me permettait pas de discuter mon bill. Je parle en mon nom et je voudrais demander si le premier ministre me donnera une occasion de le présenter à la Chambre à une date prochaine. Je fais cette protestation parce que je me souviens que dans une session précédente on a accordé aux simples députés les cinq premiers jeudis.

M. BORDEN: Le greffier m'informe—je n'ai pas de renseignements personnels à ce sujet—que la question soulevée par l'honorable député a été discutée une fois à la Chambre et que la pratique a été établie conformément à la règle il y a quelques années. Mais pourtant je prendrai des renseignements exacts et j'en ferai part à mon honorable ami et à la Chambre, à une prochaine séance.

Sir WILFRID LAURIER: La question se borne à ceci: quand commence en réalité la première semaine de la session. Nous nous sommes réunis un jeudi. Il s'agit de savoir si la session a commencé le jeudi ou le jour suivant.

Il est évident que nous ne pouvons rien faire le premier jour et je crois que la semaine devrait commencer le jour suivant, vendredi. Mais si vous comptez la semaine à partir du jour où nous nous sommes réunis pour la première fois, la prétention de monsieur l'Orateur est juste. Je crois qu'on devrait donner une interprétation libérale à la règle et que la semaine devrait commencer vendredi.

M. BORDEN: Il y a quelques années, la tradition existait de ne pas compter le premier jour pour la présence des députés, mais je crois que dans la pratique ce système a disparu et le jour de l'ouverture est compté maintenant comme étant le premier jour de la session.

Sir WILFRID LAURIER: Il serait compté comme un des quinze jours d'absence.

M. BORDEN: Si le Parlement s'ouvre un jeudi, d'après le texte du règlement je suppose que la semaine prend fin le mercredi suivant. Mais pourtant le greffier me dit que ce sujet a été discuté...

Sir WILFRID LAURIER: Je ne m'en souviens pas.

M. BORDEN: Ni moi non plus. Je prendrai des renseignements et s'il y a quelque chose de plus à dire, je serai heureux d'en informer mon très honorable ami.

ENTREPOTS FRIGORIFIQUES.

M. LEMIEUX: Puis-je demander à l'honorable ministre de l'Agriculture si la nouvelle donnée dans la Gazette de ce matin est exacte, à savoir qu'un bill relatif aux entrepôts frigorifique sera présenté par l'honorable ministre. Je voudrais demander s'il remplacera le bill déjà présenté à cette session par mon honorable ami de Selkirk (M. G. H. Bradbury).

M. BURRELL: Toute la question est à l'étude et il est très probable que le Gouvernement présentera cette mesure. Je ne peux pas donner d'autres renseignements.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

L'hon. M. CROTHERS: Je désire dire un mot ou deux comme question de privilège. Hier, le "Toronto Globe", injuste et inexact comme d'habitude, a dit dans son compte rendu que je m'étais montré hostile aux unions ouvrières. L'article est intitulé: Le ministre du Travail est hostile aux unions, et parlant de moi, il s'exprima ainsi:

> Il a en réalité déclaré que le Gouvernement était contre les unions internationales du travail au Canada.

Je n'ai absolument rien dit, à l'occasion dont parle le reporter, qui ait pu être compris par un honnête homme comme expri-

mant une telle idée. J'ai parlé à des ouvriers, de l'Atlantique au Pacifique, et chaque fois, je leur ai conseillé dans leur propre intérêt de faire partie des unions ouvrières sans s'occuper si elles étaient nationales ou internationales. La déclaration du "Globe" ne repose sur rien et je crois que celui qui l'a écrit le savait.

REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. J. J. HUGHES: Je désire demander au premier ministre une explication d'une déclaration qu'il a faite quand il a présenté le bill du remaniement. Le premier ministre, parlant de l'île du Prince-Edouard, a dit, d'après les Débats:

> On a fait remarquer qu'en 1832 le projet d'un remaniement ne diminuait pas le nombre des représentants de l'île du Prince-Edouard, bien que, d'après le recensement de 1881, l'île du Prince-Edouard n'eût pas droit à ce moment à plus de cinq représentants. A première vue, je fus très frappé par cet argument de fait, mais je constatai que, dans un discours prononcé par l'honorable député de King (I. P.-E.), en 1903, combattant vigoureusement les prétentions avancées alors en faveur de la province, il expliquait ce résultat par l'absence de tout recensement antérieur en ce qui regarde l'île du Prince-Edouard fournissant une base de comparaison avec celui de 1881, aux fins du paragraphe 4 de l'article 51 de la loi de l'Amérique britannique du Nord. C'est probablement ce qui explique le résultat de 1882.

Je voudrais savoir du premier ministre quelles sont les prétentions qu'on a émises alors en faveur de l'île du Prince-Edouard et qui les a émises. Je lui demande aussi quand et comment j'ai fait opposition à de telles prétentions; j'ai parcouru les Débats de 1903 et je n'ai pu rien trouver qui, d'après moi, autorise le premier ministre à faire cette déclaration.

M. BORDEN: J'ai certainement lu dans les Débats de 1903 les paroles auxquelles j'ai fait allusion; je vais m'efforcer de les retrouver et je communiquerai une note à ce propos à l'honorable député. Je ne pense pas qu'il puisse y avoir de difficultés à ce sujet.

REGLEMENTS DE LA CHAMBRE.

Il est proposé que la Chambre se forme en comité des subsides:

M. BORDEN: Serait-il opportun que je présente les crédits de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne m'y oppose pas, mais avant de passer à la discussion des subsides, il y a une question de procédure que je voudrais régler avec mon honorable ami. Mardi la Chambre a siégé en comité des subsides et nous avons discuté les crédits du ministère du Travail. Je comprends donc qu'aujourd'hui l'Orateur quittant la présidence nous pouvons siéger en comité des subsides et étudier les crédits du ministère du Travail, parce qu'on les a discutés un jour autre que le jeudi et le vendredi. Quand mon honorable ami a fait une motion pour que la Chambre siège en comité des subsides il y a quelques jours—c'était vendredi et M. l'Orateur était au fauteuil—j'ai soulevé l'objection que l'Orateur ne pouvait pas quitter la présidence ce jour-là et qu'on ne pouvait pas discuter les crédits parce qu'aucun subside départemental n'avait encore été soumis à la discussion de la Chambre. Mon très honorable ami a paru être d'accord avec moi et je l'ai entendu dire que ce jour-là nous procéderions à la discussion du consentement de la Chambre et que par conséquent cela n'établirait pas un précédent.

Les crédits d'aucun département ne pouvaient être étudiés sans avoir déjà été soumis un jour autre que le jeudi ou le vendredi. Si ma prétention est juste, mon très honorable ami ne pourrait pas présenter aujourd'hui les crédits de la Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, parce qu'ils n'ont pas été discutés un autre jour que ceux que j'ai indiqués. Je soulève la question, non parce que je veuille empêcher mon honorable ami de procéder, mais pour être certain de son opinion au sujet du règlement.

M. BORDEN: Je crois que mon très honorable ami (sir W. Laurier) et moi-même, sommes absolument d'accord, sur ce point. Nous pouvons prendre, sans consentement, les Douanes, la Marine et les Pêcheries, les Chemins de fer, les Affaires indiennes et le Travail, qui ont été discutés en partie, et des chapitres ayant été adoptés d'autres jours que le jeudi et le vendredi. Je suis d'avis qu'en dehors de ces départements, nous ne pouvons pas procéder, soit aujourd'hui, soit demain, sans le consentement des honorables députés de l'opposition.

Sir WILFRID LAURIER: C'est très bien.

M. OLIVER: Dois-je comprendre que le budget du département des Affaires indiennes a été discuté?

M. BORDEN: C'est ce que je comprends.

M. OLIVER : La Chambre a discuté le budget concernant le gouvernement civil, dans tous les départements, mais cela a été fait du consentement des députés et n'a rien à voir avec le principe en jeu qui concerne également tous les départements.

M. BORDEN : N'étant pas exactement renseigné, je préfère ne pas répondre à cette question dans le moment. Je crois cependant que l'administration du département des Affaires indiennes a été discuté, en dehors de ce qui concerne le gouvernement civil. Je puis cependant me tromper.

M. OLIVER : Je crois que l'honorable premier ministre est dans l'erreur.

M. BORDEN : Je n'en suis pas certain. L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Roche) m'informe à l'instant que l'honorable député d'Edmonton a raison et que rien n'a été discuté en dehors du gouvernement civil. Quant à la question soulevée par mon honorable ami, je l'étudierai sérieusement. Je ne veux pas me prononcer dans le moment, sans avoir mûrement réfléchi. En attendant, nous ne pouvons continuer la discussion que du consentement unanime de la Chambre et, à tout événement, je me réserve le droit de prendre une décision après avoir consulté le règlement.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Sur la proposition de M. Borden, la Chambre se forme en comité des subsides.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest—Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan—Solde de l'effectif, $478,000.

Sir WILFRID LAURIER : En examinant le rapport sur la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, je constate que 54 hommes ont été stationnés à Churchill, un territoire qui a été annexé à la province du Manitoba, il y a un an ou deux. J'ignore quels arrangements ont été faits par le premier ministre avec le gouvernement du Manitoba, pour le paiement de ces gendarmes. La province de la Saskatchewan contribue une somme de $75,000 pour le maintien de cette police et la province d'Alberta verse une somme égale. Je désirerais savoir si la province du Manitoba contribue aussi à l'entretien de cette police.

M. BORDEN : Nous n'avons que 22 hommes de la gendarmerie à cheval dans le Manitoba.

Sir WILFRID LAURIER : Plus que cela. Je crois que le rapport mentionne le chiffre de 54.

M. BORDEN : Non.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami a raison; le rapport dit 22.

M. BORDEN: Je suis informé qu'en vertu d'un arrangement le Manitoba paie $5,000 par année. Il a été question du recrutement et j'ai sur ce sujet des renseignements complets que je puis communiquer à la Chambre, si elle désire les avoir. Ils se trouvent dans le mémoire suivant qui m'a été communiqué par le contrôleur:

Depuis deux ou trois ans, nous avons eu beaucoup de difficultés à trouver des recrues au Canada en dépit de l'augmentation de la solde.

Au mois d'avril 1912, nous avons fait du recrutement à Winnipeg pendant un mois et sur 75 aspirants 11 seulement ont été acceptés.

A la même date, à peu près, nous avons eu un agent recruteur dans Ontario, pendant environ deux mois et nous n'avons pu en engager que 26, dont 19 à Toronto et les 7 autres, dans l'ouest de l'Ontario.

Un autre agent recruteur est allé dans les Provinces maritimes et a obtenu 26 recrues dans la Nouvelle-Ecosse et pas une seule dans le Nouveau-Brunswick.

Des avis de recrutement ont été affichés dans tous les bureaux de poste, dans un rayon de 50 milles autour d'Ottawa, mais cela ne nous a pas rapporté un seul engagement.

Il résulte de ce qui précède qu'en dépit de toute publicité donnée par l'affichage et des avis dans les journaux, 63 aspirants seulement ont été trouvés bons pour le service, dans tout le Canada. Quelques gendarmes additionnels ont été engagés de temps à autre, à Régina et à Ottawa.

Un officier en congé, qui se trouvait en Angleterre dans l'été de 1912, reçut l'ordre d'engager 25 ou 30 hommes, à titre d'essai, et il en a amené 29 qui ont payé leur passage ou qui ont consenti à rembourser les avances qui leur ont été faites par le gouvernement.

Au printemps de 1913, il manquait environ 100 hommes dans la gendarmerie et nous avons entrepris du recrutement à Winnipeg pendant plus d'un mois; nous n'avons pu engager que 23 hommes. Il fut alors décidé de faire du recrutement en Angleterre et pendant le mois de juillet, nous avons engagé 98 hommes d'une classe supérieure. 1,300 aspirants s'étaient présentés. Les 98 engagés furent envoyés à Régina, aux frais du gouvernement; les hommes consentaient à rembourser le prix du voyage entre Québec et Régina, savoir, $27.98. Le voyage de Londres à Québec, $24.33, étant payé à même les crédits affectés à la gendarmerie.

Durant l'année 1913, nous avons reçu 259 recrues, dont 161 ont été engagées au Canada et 98 en Angleterre.

Sur les 161 hommes engagés au Canada, 19 seulement étaient Canadiens de naissance, 127 étaient nés en Angleterre et le plus grand nombre d'entre eux sont venus ici après avoir signé un engagement à Londres. Sur ces 259 gendarmes engagés, 6 étaient nés dans les Indes, 4 aux Etats-Unis et 1 à la Jamaïque, dans l'Australie, en France, en Allemagne et au Danemark.

Le corps est maintenant au complet; savoir, 760 et le recrutement fait en Angleterre, l'été dernier, a eu pour résultat de nous procurer un courant continuel de demandes de la part de jeunes gens de bonne éducation, très propres au service et disposés à venir au Canada à

leurs propres frais, pour servir dans la gendarmerie.

Ci-annexé, vous trouverez un état indiquant le pays de naissance des recrues engagées durant les années civiles de 1912 et de 1913.

Respectueusement soumis,
(Signé) Lawrence Fortescue,
Contrôleur
de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

Etat indiquant les pays de naissance des recrues engagées durant les années civiles de 1912 et 1913.

Pays.	Année. 1912.	Année. 1913.	Total.	Percentage.
Canada	50	19	69	14
Grande-Bretagne	154	325	379	78
Terre-Neuve	1	..	1	
Australie	3	1	4	
Sud-Africain	1	..	1	
Etats-Unis	5	4	9	1.8
Allemagne	2	1	3	
Autriche	2	..	2	
Danemark	1	1	2	
Suède	1	..	1	
Antilles	..	1	1	
Indes	..	6	6	1.2
France	..	1	1	
	220	259	479	

M. PROULX: Un homme ne doit-il pas être sujet britannique, pour être engagé dans la gendarmerie à cheval?

M. BORDEN: Je suis informé par le contrôleur que celui qui s'engage doit prêter serment de fidélité, mais qu'il n'a besoin d'être sujet britannique.

Sir WILFRID LAURIER: Je vois, par le mémoire dont l'honorable premier ministre vient de nous donner lecture, que le recrutement se fait difficilement. Il suffit d'un coup d'œil jeté sur le rapport pour voir que les conditions actuelles sont excellentes pour le recrutement. Il est dit dans le rapport que la troupe a perdu 300 hommes pour les causes suivantes:

Engagements expirés	17
Libérés contre paiement	71
Invalidés	3
Retraités (y compris 3 officiers)	6
Décédés	3
Déserteurs	43
Chassés pour mauvaise conduite	49
Renvoyés pour incapacité	7
Constables spéciaux déchargés du service	101
Diminution totale	300

Le total de l'augmentation pour l'année 1913 a été de 109.

Voici maintenant ce que dit le rapport:

284 recrues ont été engagées pendant l'année, contre 203 l'an dernier; 98 ont été engagées par le contrôleur en Angleterre au mois de juillet dernier et sont arrivées aux quartiers généraux, par groupes, pendant le mois d'août. Ces recrues avaient été choisies avec soin et formaient une troupe de beaux hommes; 45 étaient d'anciens soldats, la plupart ayant servi dans les gardes et la cavalerie. Tous promettaient de faire d'excellents gendarmes.

Les conditions actuelles paraissent très favorables au recrutement. Nous recevons des demandes tous les jours. On n'accepte que ceux qui sont jugés les meilleurs. J'attribue cet état de choses aux conditions plus favorables, à l'augmentation substantielle de la solde et à la rareté des emplois dans le civil.

Il y a quelque temps, l'honorable premier ministre a prétendu que l'on manquait de recrues pour la gendarmerie à cheval. Je fus surpris d'entendre cette déclaration et après avoir consulté le rapport, j'ai constaté que le recrutement ne présente aucune difficulté. Le contrôleur déclare que les conditions actuelles sont très favorables au recrutement, que des aspirants se présentent tous les jours et que les meilleurs seulement sont acceptés.

Le recrutement qui se fait en Angleterre est une excellente chose, car les anciens soldats peuvent fournir d'excellents sujets pour la gendarmerie à cheval. Une autre source de recrutement également précieuse se trouve dans la jeunesse canadienne, car beaucoup de jeunes Canadiens sont toujours disposés à se lancer dans cette carrière aventureuse.

Je souhaiterais qu'il fût plus généralement connu qu'un engagement dans la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest offre de grands avantages aux jeunes gens courageux, intelligents et bien doués physiquement. Un jeune homme qui s'engage à l'âge de vingt ans retire, après vingt ans de service, à un âge encore relativement jeune, une pension qui, bien que modeste, suffit à assurer sa subsistance. Après sa libération, il connaît le pays à fond; il a eu maintes occasions de le parcourir et de l'étudier, depuis la frontière des Etats-Unis jusqu'à l'océan Arctique, et par conséquent il peut choisir, avec connaissance de cause, un endroit propice pour s'y établir. Pour ces différentes raisons, la gendarmerie à cheval a toujours été populaire.

M. BORDEN: L'honorable chef de l'opposition n'a peut-être pas bien saisi le paragraphe que j'ai cité, il y a un instant, concernant les sources actuelles de recrutement:

Le corps est maintenant au complet, savoir, 760 et le recrutement fait en Angleterre, l'été dernier, a eu pour résultat de nous procurer un courant continuel de demandes de la part de jeunes gens de bonne éducation, très propres au service et disposés à venir au Canada à leurs frais pour servir dans la gendarmerie.

La troupe est actuellement composée comme suit:

Nés dans le Royaume-Uni	490
Nés au Canada	76
Nés dans les autres possessions britanniques	29
Nés aux Etats-Unis	10
Nés dans les autres pays étrangers	17
Total	617

Le recrutement des Canadiens d'origine n'a pas été couronné du succès qu'on était en droit d'espérer, si l'on considère que la milice exerce un certain attrait sur ceux qui sont prêts à embrasser une carrière semblable à celle que mon très honorable ami a décrite. Les administrations précédentes et celle que nous avons maintenant ont toujours fourni à nos soldats l'occasion de passer d'un grade inférieur à un grade supérieur.

M. OLIVER: A quelle date le recrutement a-t-il commencé en Angleterre?

M. BORDEN: En juillet 1913. Il fallait 100 soldats environ pour compléter les cadres de la gendarmerie à cheval. On fit du recrutement, à Winnipeg, durant plus d'un mois, mais 23 hommes seulement s'enrôlèrent. On décida alors de recruter des hommes en Angleterre et, au cours du mois de juillet, 93 hommes d'une classe très supérieure furent engagés; ils avaient été choisis entre 1,300 applicants.

M. OLIVER: Quand a-t-on commencé le recrutement en Angleterre?

M. BORDEN: Au cours de l'année dernière, on a fait un peu de recrutement et 29 hommes ont été engagés.

M. OLIVER: Bien qu'il soit plus facile d'enrôler un nombre suffisant de soldats, en ouvrant des bureaux de recrutement, en Angleterre, je ne crois pas que les résultats, quant à l'augmentation réelle de l'armée, soient aussi satisfaisants que le sont ceux du recrutement fait au Canada, qu'importe que la recrue soit d'origine canadienne ou britannique. Si, de son plein gré, quelqu'un a quitté le lieu de sa naissance, dans les Iles-Britanniques, et s'il s'est rendu au Canada pour y vivre durant un laps de temps plus ou moins long, mais suffisant à le mettre en état de connaître intimement nos mœurs et notre manière de vivre, je le tiens pour un homme que l'on peut enrôler, parce qu'il possède des aptitudes qu'il n'aurait pas eues, s'il avait continué d'habiter l'Angleterre. De même qu'il est plus facile d'enrôler des hommes en Angleterre, ces derniers sont exposés à ne pas être aussi compétents, après avoir pris du service, qu'ils le seraient, s'ils avaient été enrôlés au pays, après un séjour au Canada.

Notre gendarmerie à cheval diffère radicalement d'un corps militaire. Dans le cas de celui-ci, l'obéissance et la soumission à la discipline furent de rigueur jusqu'à ces dernières années; dans la gendarmerie à cheval, au contraire, les soldats sont chargés de la surveillance d'immenses étendues de territoire éloignées des quartiers généraux; ils font ce service peut-être individuellement, peut-être par petits groupes, commandés quelquefois par un officier de grade inférieur; à moins qu'ils ne puissent agir de leur initiative personnelle—ce qu'aucun entraînement ne peut donner, mais ce qui doit animer, dès le principe, les actes de chacun de ceux qui composent cette gendarmerie—ces soldats ne peuvent agir avec toute la compétence voulue. Je tiens beaucoup à soumettre ces données à l'étude sérieuse du très honorable premier ministre.

M. BORDEN: J'apprécie les observations qu'a faites mon honorable ami (M. Oliver), mais je lui demanderais de se rappeler qu'on n'a commencé à recruter des soldats, en Angleterre, qu'après qu'on eût tenté un effort raisonnable vers cette fin d'enrôlement, au Canada même, non seulement dans l'Ouest, mais encore dans Ontario et les Provinces maritimes. Le contrôleur m'informe que les soldats qui sont arrivés récemment d'Angleterre ont donné pleine et entière satisfaction, en qualité de membres de la gendarmerie. Je sais bien qu'on suppose que nous avons, au Canada, une population qui possède une initiative plus accentuée que ne l'est celle des habitants des pays où l'état des choses est plus arrêté et plus définitif; cependant, je crois que mon honorable ami se rappellera qu'on a constaté que celui qui est né dans les Iles-Britanniques, lorsqu'on le met à l'épreuve, possède une puissance d'initiative remarquable. La liste du service civil de l'Inde fournit de nombreux exemples de soldats dispersés par toute cette région, à une distance considérable des quartiers généraux ou de ceux qui peuvent leur donner des instructions et des ordres; ces hommes, dans des cas de danger et d'urgence, ont agi en une façon qui nous défend de croire que ceux qui sont nés dans les Iles-Britaniques ne sont pas doués d'une grande initiative, au moment psychologique. Nous avons recruté des soldats, en Angleterre, parce qu'il a paru que cela était nécessaire et, autant que je suis renseigné, le résultat de ce recrutement, jusqu'à présent, est

de nature à nous réjouir. Ces hommes ont de l'éducation et une bonne instruction; ils remplissent leurs devoirs d'une façon efficace et absolument satisfaisante. Bien que j'eusse été heureux de constater qu'un plus grand nombre de Canadiens étaient prêts à prendre du service dans cette gendarmerie, je dois dire que le résultat du recrutement, dans les Iles-Britanniques, a rencontré toutes les espérances que nous pouvions raisonnablement entretenir.

Sir WILFRID LAURIER: Bien que personne ne condamne le recrutement de notre armée, dans les Iles-Britanniques, j'estime, toutefois, que les recrues ne manquent pas, au Canada. Je n'irais pas jusqu'à condamner le recrutement fait, en Grande-Bretagne. Les hommes qu'on recrute, en Angleterre, sont, en général, de vieux soldats qui feront—cela va sans dire—d'excellents membres de notre armée. Mais je ne crois pas que nous puissions espérer qu'ils atteindront le degré d'excellence auquel parviendront les Canadiens recrutés dès le début de leur vie d'hommes faits. L'exemple fourni par la liste du service civil de l'Inde ne peut certainement pas être invoqué à l'encontre de la question en litige. Les membres du service civil de l'Inde commencent leur travail dès leur jeunesse, après avoir reçu une instruction spécialement adoptée aux devoirs qu'ils ont à remplir, devoirs qu'ils accomplissent d'une façon parfaite, ainsi que tout le monde le sait. De ce que ces jeunes gens administrent les affaires de tant de millions d'habitants on doit conclure que leurs aptitudes sont réelles. Il en est autrement quant au caractère de ceux qu'on recrute, en Angleterre, pour prendre du service dans la gendarmerie à cheval. Si ce sont des officiers et des soldats qui ont obtenu leur congé de l'armée, ils doivent être relativement assez âgés et, ainsi que le dit l'honorable député d'Edmonton, ils n'ont plus la souplesse d'échine et de mouvements nécessaires à un membre de la gendarmerie à cheval. Les constables qui composent cette dernière doivent—mon très honorable ami le sait fort bien—remplir non seulement les devoirs généralement assignés à un homme de police, mais encore ceux qui revêtent un caractère qui varie à l'infini. Leur travail principal ne se résume pas simplement à voir à ce que la loi soit observée et à rechercher ceux qui la violent; ces hommes doivent encore rendre service aux colons. Si l'on a cru nécessaire d'aller en Angleterre chercher des recrues, je suis heureux d'apprendre que ce recrutement a été couronné d'un succès aussi grand.

Il est un fait que j'aimerais signaler à mon très honorable ami. Le dernier rapport de la gendarmerie à cheval montre que la criminalité a considérablement augmenté dans les trois provinces soumises à la surveillance de ce corps, c'est-à-dire les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. On devait s'attendre à ce qu'il en fût ainsi, parce qu'avec l'immigration considérable, même si celle-ci se compose d'immigrants de premier ordre, ainsi que le sont ceux qui nous arrivent maintenant, on doit trouver dans une société formée d'élements aussi disparates un plus grand nombre de criminels qu'on n'en compte dans les parties du Canada qui ont été ouvertes à la colonisation depuis des années et des années. Toutefois, j'observe avec chagrin que le nombre a augmenté sensiblement, surtout les meurtres. J'ignore jusqu'à quel point le ministère de la Justice est responsable de cet état de choses, mais je remarque également qu'on a commué plusieurs sentences de mort.

L'autre jour, nous avons entendu débattre la question de l'abolition de la peine de mort. Le débat n'a pas été terminé alors, mais quelle que soit l'opinion que nous nous sommes formée sur ce sujet, je suis certain que nous devrions tous affirmer que, aussi longtemps que la loi ne sera pas modifiée et que la mort restera le châtiment du meurtre, aussi longtemps la sentence de mort devra s'exécuter, sauf dans les cas dont les circonstances revêtent une gravité exceptionnelle. Je regrette que l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty) soit absent de la Chambre, mais, même en l'absence de mon honorable ami, je parlerai de certains cas où l'on a commué la sentence de mort. Je trouve ce qui suit à la page 18, paragraphe 3 de ce rapport:

Le Roi contre Bertrand. Trouvé coupable et condamné à mort; sentence commuée plus tard en celle d'emprisonnement pour la vie. Un cas d'uxoricide prémédité et accompli de sang-froid. Bertrand était accusé d'avoir tué sa femme, à Rivière-Haute (High-River), Alberta, en déchargeant sur elle un coup de fusil. Il appert que madame Bertrand possédait un certain bien dont son mari cherchait à s'emparer, pour l'exploiter lui-même, ce à quoi elle n'avait jamais voulu consentir. Cette question fut un brandon de discorde entre eux, semble-t-il; elle souleva des querelles violentes qui se terminèrent par le crime dont Bertrand fut trouvé coupable.

C'était là un crime révoltant; il est difficile d'apprécier la nature des raisons qui engagèrent le ministre de la Justice à recommander cet homme à la clémence dans ce

cas. L'autre cas est celui du Roi contre Verri:

L'accusé fut trouvé coupable et condamné à mort, sentence qui fut subséquemment commuée en un emprisonnement pour la vie. Un cas de la police de Calgary, résultat d'une querelle d'ivrognes. Verri fut accusé du meurtre d'un autre métis du nom d'Alfred Glenn. Verri, sous l'infleuce de la boisson, se serait querellé avec sa femme, serait sorti de sa tente et se serait déclaré prêt à se battre avec n'importe qui. Le défunt, Alfred Glenn, qui habitait une tente voisine et qui était absolument étranger au différend survenu entre Verri et sa femme, passa la tête par une ouverture de sa tente pour se rendre compte de la cause du tapage. C'est à ce moment que Verri l'aurait frappé à la tête avec une bouteille de bière et lui aurait causé des blessures graves. Glenn fut transporté à l'hôpital où il expira, une dizaine de jours après.

Voici rapporté un autre crime horrible pour lequel il n'existe pas d'excuse possible en faveur du condamné. L'affaire suivante est celle du Roi contre Stokely:

Trouvé coupable et condamné à mort, sentence qui fut subséquemment commuée en un emprisonnement pour la vie.

Edwin Stokely était accusé d'avoir, de propos délibéré, tué d'un coup de fusil son frère, Frederick Stokely. Ils demeuraient sur des quarts de sections voisins, près de Webber, Alberta, et étaient récemment arrivés des Etats-Unis. De l'animosité semble avoir existé entre eux. Depuis un certain temps, au sujet de certaines affaires de famille, difficultés auxquelles se joignirent plus tard des questions d'argent.

Cette affaire est encore plus révoltante que les autres. La cause suivante est celle du Roi contre Luzinski, un galicien:

Trouvé coupable et condamné à mort; sentence commuée plus tard en celle d'emprisonnement pour la vie.

Le corps d'un inconnu—identifié, plus tard, comme étant Paul Malowski, galicien à l'emploi du Grand-Tronc-Pacifique—fut trouvé dans un taillis situé dans les limnites de Melville, Saskatchewan. Le côté gauche du visage du défunt portait les marques de blessures évidemment produites par un instrument pesant et l'examen post-mortem révéla que les os de la mâchoire et ceux du cou avaient été sérieusement fracturés.

Un témoin de la couronne a déclaré au procès que le samedi soir, 30 décembre, le prévenu avait décidé Malowski à le suivre sous prétexte d'aller faire visite à un ami à trois milles de là. Malowski hésita d'abord, disant qu'il n'avait pas de vêtements convenables ni suffisants pour faire le voyage, sur quoi Luzinski offrit de lui en prêter des siens. Ils partent ensemble, et environ une heure plus tard, Luzinski revient seul. Il explique qu'ayant rencontré en chemin la personne qu'ils s'en allaient voir, Malowski était monté en voiture avec le cultivateur, tandis qu'il (Luzinski) s'en était revenu. On ne revit plus Malowski en vie. On savait que Malowski était porteur d'une somme considérable. Le mobile du crime était assurément le vol; en effet, lorsqu'on eut retrouvé le cadavre de Malowski, on constata qu'il avait été dévalisé: tout son argent et ses objets de valeur avaient disparu.

Dans ce cas-là, la preuve était évidemment indirecte, bien qu'elle indiquât que le meurtrier n'était autre que Luzinski. Il se peut cependant qu'une certaine lacune dans l'enchaînement des circonstances ait amené le ministère à décider qu'il y avait lieu de donner au prisonnier le bénéfice du doute et de ne pas appliquer la peine capitale. Mais dans les affaires Bertrand, Verri et Stokely, le meurtre avait été commis avec une atrocité telle, qu'il n'y avait absolument rien à invoquer en faveur des meurtriers. Depuis trente ans passés que la gendarmerie est établie, la loi est respectée de façon remarquable dans les provinces de l'Ouest, c'est chose admise, et le crime y est relativement rare. Il semble aussi que la vue de l'uniforme exerce une influence salutaire sur les malfaiteurs.

Il est bien certain que l'administration de la loi est marquée au coin de la justice et de la clémence; quand le tribunal s'est convaincu de la culpabilité d'un prévenu, la peine prescrite par la loi doit être appliquée. Mais dans les quatre cas en question, on a demandé que la sentence prononcée par le tribunal ne fût pas appliquée. Je n'entends pas blâmer le ministère de la Justice, qui peut avoir eu d'excellentes raisons d'agir comme il a fait; mais s'il existait de telles raisons, on n'en voit pas de trace ici, et c'est pourquoi je considère que mon très honorable ami ou son collègue de la Justice devraient nous expliquer comment il se fait que ces sentences-là n'ont pas été mises à exécution.

M. BORDEN: Des cas que mon très honorable ami vient de signaler à notre attention, il en est deux qui échappent entièrement à mes souvenirs; quant aux deux autres, je me rappelle que le ministre de la Justice nous en a exposé les circonstances.

Sir WILFRID LAURIER: Quels sont ces cas?

M. BORDEN: Je me rappelle les affaires Stokely et Luzinski, mais le souvenir que j'en ai gardé n'est pas assez précis pour me permettre de les discuter. A vrai dire, je ne tiens pas à en parler en l'absence du ministre de la Justice, vu que dans la discussion de ces cas on a établis certains principes dont je ne me rappelle pas en ce moment la nature exacte, mais dont je n'aimerais pas à m'écarter. Mon très honorable ami sait sans doute qu'en pareil cas on demande l'avis du président du tribunal, que celui-ci fait un rapport dont les conclusions ont

toujours un poids concidérable. Vu l'incertitude de mes souvenirs, je ne veux pas donner à entendre que l'on a, en chaque cas, obtenu un rapport favorable du président du tribunal, mais il me semble qu'au moins l'une des affaires en question fut l'objet d'un tel rapport. En certains cas, si je me rappelle bien, la preuve était assez indirecte.

Sir WILFRID LAURIER: Dans l'affaire Luzinski?

M. BORDEN: Oui, et peut-être aussi dans une autre. Je n'aimerais pas que l'on se fondât sur ce que mon honorable ami vient de signaler pour croire que les commutations de peines sont aussi fréquentes que semblent l'indiquer les quatres cas que l'on vient de citer. Bien souvent les questions soumises au ministre de la Justice sont des plus épineuses, et le rapport que l'on soumet au conseil est invariablement, ce qui a toujours eu lieu d'ailleurs, l'objet de l'examen le plus minutieux. Notre pratique à cet égard diffère de celle qui prévaut en Grande-Bretagne, où les affaires de cette nature ne sont pas soumises au cabinet; c'est le secrétaire des affaires intérieures, je crois, qui en est saisi. Ici, il est d'usage de les soumettre d'abord à l'examen d'un fonctionnaire très expérimenté du ministre de la Justice.

Sir WILFRID LAURIER: Quel est aujourd'hui ce fonctionnaire?

M. BORDEN: M. Côté, je crois; il a une longue expérience de ces sortes de choses. Quand il a fait son rapport sur l'affaire, le ministre de la Justice en prend connaissance en même temps qu'il étudie l'ensemble des dépositions, et si le juge qui a instruit l'affaire n'a pas encore fait de rapport, on l'invite à en dresser un. Je sais que le ministre de la Justice a écrit à tous les juges du pays pour prier de transmettre le plus tôt possible leur rapport sur toute affaire semblable, afin de prévenir les délais qui se sont produits en certains cas. Après avoir examiné le rapport de M. Côté, pris connaissance de l'ensemble des dépositions et de tout ce que l'on fait valoir en faveur du condamné, le ministre de la Justice soumet son rapport au conseil; ce dernier se livre alors à une étude minutieuse des divers dossiers, après quoi il remplit ce qui, en chaque cas, lui paraît être son devroir manifeste.

Ceux qui sont appelés à se prononcer sur la commutation de peine ne sont pas toujours unanimes dans leur décision—cela va sans dire. C'est là une tâche très lourde et fort épineuse. Je reconnais avec mon très honorable ami qu'il importe de s'en tenir rigoureusement au verdict du jury et à la sentence qui en découle. Nous ne nous sommes écartés de ce principe que dans les seuls cas où notre devoir nous commandait impérieusement de le faire. Je ferai part au ministre de la Justice des observations du chef de la gauche et le prierai de préparer la réponse qu'il y a lieu de donner à ce sujet.

Sir WILFRID LAURIER: Quand ils sont appelés à donner leur avis sur l'application de la peine capitale, les conseillers de Son Excellence, quels qu'ils puissent être, n'obéissent qu'aux seules dictées de la probité et de la droiture. Supposer le contraire serait odieux. Bien qu'il s'agisse en ceci d'un principe bien connu, il m'a été donné, au cours de ma carrière, de voir ces avis discutés et vertement critiqués au Parlement.

Je ne tiens à blâmer personne en ce moment; cependant, nous avons sous les yeux un rapport qui indique quatre meurtres horribles, mais qui, à l'égard de trois de ces meurtres, n'indique aucune des raisons que le ministre de la Justice a pu avoir de conseiller la commutation de peine. Dans le quatrième cas, c'est-à-dire dans l'affaire Luzinski, la preuve était indirecte; mais si accablante qu'elle fût pour le prévenu, il s'y accusait peut-être quelque lacune propre à faire subsister un doute dans l'esprit du ministre de la Justice.

Ce n'est pas pour critiquer que je parle ainsi. Voici un rapport qui va être distribué partout et qui indique qu'en quatre cas différents on semble avoir ordonné la commutation de peine sans raison suffisante.

M. BORDEN : Les circonstances qui se rattachent à un autre cas, à l'affaire Stokely, sont fort singulières. Il s'agissait d'une querelle à propos de terrain, de bornage et de bétail, et la preuve qu'on nous a soumise semble établir que les deux individus étaient armés quand ils arrivèrent au lieu du crime. L'un et l'autre avaient évidemment l'intention de se servir d'armes à feu. Autant que je me rappelle, la preuve est incertaine quant à savoir si l'un et l'autre des adversaires n'a pas tenté de grands efforts pour avoir l'avantage de faire feu le premier. C'est une très pénible affaire; il s'agissait d'une querelle entre deux membres d'une même famille.

Sir WILFRID LAURIER : Entre deux frères.

M. BORDEN : Ils étaient tous deux fermement résolus à se servir d'armes à feu,

le cas échéant. D'autre part, les dépositions portant sur les faits sont assez contradictoires, et je ne me rappelle pas bien quelles étaient les conclusions du rapport du juge. Quoi qu'il en soit, nous aurons l'occasion de revenir là-dessus.

M. OLIVER : Qu'il me soit permis de revenir à ce que je disais tantôt de l'endroit où se fait le recrutement de la gendarmerie à cheval et des observations du premier ministre. On n'a pas l'air de m'avoir bien compris. Le premier ministre semble penser que j'ai voulu établir une comparaison entre d'habileté des Canadiens et celle des Anglais.

M. BORDEN : En matière d'initiative seulement.

M. OLIVER : Je vois bien que mon très honorable ami n'a pas saisi le sens de mes paroles. J'ai signalé la différence qui, sous le rapport de l'initiative, s'accuse chez les diverses classes d'immigrants qui nous viennent de la mère patrie. L'Anglais qui émigre de son propre chef fait montre d'initiative d'abord en émigrant, puis en se débrouillant tout seul pendant un certain temps avant de s'enrôler dans la gendarmerie. D'après le rapport, la gendarmerie se composait en très majeure partie d'immigrants de cette trempe à la date des renseignements dont le premier ministre a donné lecture, puisque l'on comptait 400 Anglais contre 75 Canadiens. Cette forte proportion de l'élément anglais, signalée par mon très honorable ami, n'est pas nouvelle.

Depuis l'établissement de la gendarmerie, et pendant toute la durée de ses annales, une très grande partie de ses membres et de ses membres les plus distingués ont été des Anglais d'Angleterre, des hommes qui avaient fait l'apprentissage de la vie au Canada et qui étaient, par conséquent, très propres à remplir les fonctions qui leur étaient confiées. Si j'en parle, ce n'est pas dans le dessein de soulever une discussion, car je ne veux pas qu'on croie que je critique pour le plaisir de critiquer. Que l'on comprenne bien que mon seul objet serait de tirer les meilleurs résultats de l'organisation et de l'activité de la gendarmerie.

Force m'est d'émettre l'idée que, puisqu'on a pu lever assez de recrues au Canada jusqu'à une certaine époque et que cela n'a pas été possible depuis, il y a présomption que la situation de la gendarmerie s'est modifiée de manière à la rendre moins désirable comme vocation. Cela peut dépendre de l'état de choses qui règne dans la gendarmerie ou de circonstances extérieures. J'appelle sur ce point l'attention du premier ministre afin de lui laisser entendre combien il est à désirer qu'il examine cette présomption et découvre pourquoi, ayant pu jusqu'à une certaine époque obtenir assez de recrues au Canada—recrues qui n'étaient pas toutes des Canadiens de naissance, mais des hommes connaisant la vie canadienne—il nous a fallu ensuite aller à l'étranger engager des hommes non habitués au pays et n'ayant pas encore témoigné de leur esprit d'initiative et de leur valeur. Il est à souhaiter que ce point soit attentivement étudié.

De plus, je dois dire qu'il y a eu en ces dernières années dans les provinces de l'Ouest une forte augmentation de crimes demeurés impunis, leurs auteurs n'ayant pas été découverts. C'est aussi une question qui exige un examen minutieux. Cela peut dépendre d'une situation nouvelle faite à la population de ces provinces, d'une diminution d'utilité de la gendarmerie ou du partage des pouvoirs entre le Dominion et les provinces, de la répartition des responsabilités de la gendarmerie en elle-même et des provinces chargées d'appliquer la loi et payer les frais d'entretien des gendarmes. Ou bien, y a-t-il un obstacle qui s'oppose aux résultats incontestés d'autrefois à la suite de l'administration directe de la gendarmerie à cheval?

M. BORDEN: Le chef de la force exécutive ou militaire est précisément ce qu'elle a été depuis nombre d'années. Le commissaire est M. Perry, homme de beaucoup d'expérience, qui commande la gendarmerie depuis dix ans ou plus et qui est membre depuis trente-deux ans environ.

Je ne sais pourquoi la gendarmerie offrirait moins d'attraits qu'anciennement, et j'imagine que, si on n'a pas réussi à lever assez de recrues au Canada grâce aux arrangements pris par le contrôleur et le commissaire, c'est que d'autres facilités de s'employer utilement ont été plus attrayantes.

Le recrutement ne s'est fait en Angleterre que lorsque nous n'avons pas réussi à lever assez d'hommes au pays. Des 225 personnes originaires des Iles-Britanniques qui ont été enrôlées en 1913, je crois que 98 seulement ont été recrutés là-bas, les autres ayant été engagés au Canada. Je ne suis

pas certain que ces derniers étaient au pays depuis longtemps. Des rapports que j'ai lus tantôt j'infère que plusieurs sont venus ici dans l'espoir qu'ils pourraient s'enrôler. Le contrôleur m'apprend qu'un grand nombre d'entre eux étaient au pays depuis un an ou deux lors du recrutement, bien que les uns ne soient arrivés que peu de temps avant leur enrôlement.

Quant aux froissements ou au manque d'entente entre la gendarmerie et les autorités provinciales qui sont responsables en premier lieu de l'administration de la justice dans ces provinces, on ne m'a pas signalé ces froissements ou ce manque d'entente et le contrôleur m'apprend que le commissaire n'a pas appelé son attention sur un tel état de choses. En l'absence de preuves contraires, je suis disposé à croire qu'il n'exite pas.

M. OLIVER: J'aimerais à faire ressortir cette situation, car la réputation de la gendarmerie et la renommée du Canada sont gravement en jeu. Nous nous sommes toujours enorgueillis du maintien des lois et du bon ordre et du châtiment des crimes, dans les provinces de l'Ouest. En présence d'un état de choses où les grands crimes demeurent de plus en plus impunis, il y a certainement lieu de réfléchir et d'en rechercher la cause.

M. BORDEN: L'honorable député parle-t-il des cas où l'auteur du crime n'a pas été découvert?

M. OLIVER: Oui.

M. BORDEN: Et où il n'y a pas eu d'arrestation?

M. OLIVER: Oui. Si je m'informe du partage des pouvoirs, c'est que, dans la ville d'Edmonton, en 1912, un meurtre a été commis; on a fait feu sur une femme chez elle et l'auteur du crime n'a jamais été découvert. L'été dernier, un nommé Hargraves a été trouvé assassiné dans la rue et un nommé McNulty a essuyé des coups de feu dans sa maison, et les auteurs de ces crimes n'ont jamais été découverts. Je conçois bien que la responsabilité première repose sur les agents de police de la ville, mais généralement parlant, elle pèse sur les autorités provinciales et j'imagine que le plus souvent on s'en prend à la police. S'il y a des froissements, un partage de responsabilités, qui tendent à empêcher la découverte des crimes, on devrait s'enquérir et les faire cesser. Dans le cas contraire, on aurait d'autant plus raison de s'occuper de ces horribles événements que ce qui s'est passé à Edmonton n'a été que ce qui se passe ailleurs. Une caractéristique de la situation actuelle, c'est que les auteurs des grands crimes ne sont pas découverts en aussi grand nombre qu'autrefois. Si c'est le résultat du partage des pouvoirs, qu'on examine la question, qu'on fasse cesser cet état de choses d'une manière ou d'une autre. S'il y a manque d'efficacité, on devrait y voir. Ce nouvel état de choses est grave, et je saisis l'occasion de le signaler au premier ministre et au Gouvernement.

M. BORDEN: Je transmettrai les observations de l'honorable député au commissaire et je lui demanderai s'il y a quelque chose à dire de la situation que mon honorable ami décrit. S'il y a des froissements, ou manque d'entente ou un partage de responsabilités, qui auraient produit ce résultat, je veux certainement le savoir et trouver, si c'est possible, un remède à la situation. Jusqu'ici, rien de tel ne m'a été signalé. Si ces faits parviennent à ma connaissance, je tâcherai de trouver un remède.

M. MURPHY: L'honorable premier ministre nous a renseignés sur le mode de recrutement. Je voudrais savoir comment on comble les vacances parmi l'état-major. Est-ce par des promotions ou en choisissant hors des cadres?

M. BORDEN: Parfois, par des promotions; parfois, en choisissant hors des cadres. Je crois que, règle générale, la moitié, et plus de la moitié des inspecteurs ont été choisis parmi la gendarmerie.

M. MURPHY: Est-il d'usage depuis quelques années de faire venir un membre de l'état-major pour remplir une vacance qui se produit au département, à Ottawa?

M. BORDEN: Non. Rien de semblable n'a lieu, et le contrôleur m'apprend que cela serait impossible, parce que ces officiers sont soumis à différentes dispositions au sujet de leur pension de retraite.

M. OLIVER: Bien que le nombre des sous-officiers qui sont devenus officiers soit considérable, plusieurs officiers ont été choisis hors des cadres. Cela ne tend pas à retenir dans la gendarmerie les meilleurs hommes, ni à attirer du dehors des gens capables, ambitieux et utiles.

Mon très honorable ami pourra dire que l'ancien Gouvernement, comme ses prédécesseurs, a parfois nommé des personnes prises hors des cadres. En ce temps-là, on pouvait obtenir au Canada assez de recrues. Pour une raison quelconque, la situation n'est plus la même, et je soumets respec-

tueusement que l'une des améliorations que le Gouvernement pourrait opérer serait de bien faire comprendre que les commissions dans la gendarmerie à cheval ne sont qu'à la disposition des membres de ce corps qui s'en sont rendus dignes.

M. BORDEN: Le contrôleur m'apprend que, depuis que je dirige ce département, environ douze inspecteurs ont été nommés—je ne précise pas—et qu'ils ont tous été pris dans les rangs de la gendarmerie, moins deux. J'en conclus que la proportion a été la même sous l'administration du chef de l'opposition. Je disais tantôt que la moitié au moins était choisie dans la gendarmerie. Il va sans dire que la proportion est beaucoup plus forte—les cinq sixièmes environ ont été pris dans les rangs, d'après les calculs que je viens de communiquer à mon honorable ami.

M. OLIVER: Je crois que si l'honorable premier ministre déclarait qu'à l'avenir, lorsqu'il y aura une charge d'officier vacante, on prendra le remplaçant dans les rangs de la gendarmerie, cette décision serait bien vue.

M. BORDEN: Oui, on trouvera quelquefois en dehors du corps un homme qui possède toutes les qualités désirables pour occuper le poste. Il arrive aussi quelquefois qu'il est un peu difficile d'appliquer le système de promotion, soit parce qu'une question de séniorité s'y oppose, ou que la personne que l'on considère avoir le plus de titre à la promotion à cause de ses nombreuses années de service est peut-être trop avancée en âge, et ne possède pas la vigueur et l'initiative requises dans certains postes. Toutes ces considérations m'ont été soumises dans les deux cas dont j'ai parlé, et ces deux nouveaux officiers n'ont pas été pris parmi les hommes de la gendarmerie pour des raisons spéciales.

M. OLIVER: Je ne veux pas dire que ceux qui ont été nommés n'ont pas toutes les qualités voulues.

M. BORDEN: Je comprends mon honorable ami.

M. OLIVER: Mais le fait de prendre des officiers en dehors de la force a sur celle-ci l'effet qu'a mentionné l'honorable premier ministre.

M. BORDEN: J'apprécie ce que mon honorable ami a dit:

Compensation aux hommes de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest pour blessures reçues dans l'exécution de leurs devoirs, $3,000.

M. OLIVER: D'après ce qui est venu à ma connaissance dans le passé, les compensations accordées n'ont pas été en proportion des blessures reçues. Je pourrais me tromper, mais c'est l'impression qui m'en est restée. Je crois que le département ferait bien d'accorder à ceux qui sont blessés dans l'exécution de leurs devoirs une compensation généreuse et assurer aussi quelque chose aux parents les plus proches, en cas de mort ou d'infirmité permanente résultant de ces blessures. A tout instant un gendarme peut être exposé à la mort. Il lui faut choisir entre l'exécution de son devoir, et sa vie ou une infirmité permanente. Bien que jamais l'attente d'une compensation en argent ne puisse produire l'esprit de sacrifice dans un homme—s'il n'y est plus déjà, il ne viendra pas au moment du danger—tout de même, je crois, que le pays peut très bien laisser savoir à ses serviteurs qu'il s'intéresse à eux et qu'il est prêt à prouver cet intérêt, en donnant une assurance généreuse aux proches parents d'un gendarme tué ou rendu infirme pour la vie, basée non pas sur les conditions qui existent dans les armées d'Europe, mais sur les conditions de la vie au Canada, et basée aussi sur le fait que le gendarme qui affronte le danger, le fait non pas parce qu'il est forcé par la discipline à obéir à un commandement qui lui dit d'avancer dans une certaine direction, mais avec la pleine connaissance des conséquences de son acte et parce qu'il tient à honneur de remplir le devoir qu'il s'est engagé à remplir.

M. BORDEN: Je me rappellerai ce que mon honorable ami vient de dire. S'il veut bien m'envoyer les noms de ceux dont il veut parler, je me ferai un plaisir de faire examiner leurs réclamations.

M. OLIVER: Je n'ai en vue aucun cas particulier; je parle d'une façon générale. Je demande sur quoi on se base pour établir le chiffre d'une indemnité. Accorde-t-on quelque chose à la veuve d'un gendarme tué dans l'exécution de ses devoirs, et combien lui accorde-t-on?

M. BORDEN: Oui. Le commaissaire m'informe que l'on paie à la veuve une pension égale à la moitié de la solde que recevait celui qui a perdu la vie. Dans certains cas, ainsi que mon honorable ami le sait, le Parlement a voté des compensations spéciales, comme dans le cas de l'inspecteur Fitzgerald, par exemple.

M. OLIVER: Dans le cours de l'année dernière quelques gendarmes ont reçu ordre de faire l'arrestation d'un colon qui avait été atteint soudainement de folie. Un de ces gendarmes, si non deux, ont été tués en faisant l'arrestation. Je ne sais pas s'ils ont laissé une femme et des enfants, mais s'ils en ont laissé, voilà bien un cas où il serait juste d'accorder une compensation. Si un gendarme veut faire son devoir bien, il doit être prêt à affronter la mort ou des blessures graves, et je crois que le pays devrait lui venir en aide dans ces circonstances très difficiles.

M. BORDEN: Je m'accorde sur ce point avec mon honorable ami. Mais dans un cas comme celui dont parle mon honorable ami, le plus proche parent du gendarme peut être son père qui, se trouvant un homme à l'aise, ne demande pas de pension.

M. OLIVER: Je parlais d'une façon générale. J'ai seulement mentionné ce cas, parce que j'en ai eu connaissance et qu'il s'est produit tout près de chez moi.

M. BORDEN: J'apprécie l'esprit dans lequel l'honorable député fait ces remarques.

Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.—Pensions payées à des membres de la gendarmerie qui ont perdu la vie alors qu'ils étaient en service: Beatrice Maud et Laura May Grundy, $36.61; Margaret Johnson Brooke, $273.75; Annie Eva Emily et Arthur Stewart Mountford Brooke, $109.50; Mme Elizabeth Willmett, $54.75; Mme Elisabeth Fitzgerald, $525; pension à J. B. Allan, $450.

M. OLIVER: Ces pensions me paraissent bien petites.

M. BORDEN: Dans le cas de Beatrice Maud et Laura May Grundy, la mère s'est remariée, et la pension, ainsi réduite, est continuée aux enfants.

M. OLIVER: Dans le cas de Margaret Johnson Brooke, est-ce une pension payée à une veuve?

M. BORDEN: Oui, la veuve d'un sergent qui s'est noyé pendant qu'il était en service.

M. OLIVER: La somme de $273.75 par année me semble être une pension bien petite pour une femme dans les prairies, spécialement la femme d'un sergent. Si ce dernier a perdu la vie dans l'exécution de ses devoirs, je crois que le pays pourrait payer une pension plus forte.

M. BORDEN: C'est la même pension qui a été payée depuis plusieurs années. Dans ce cas particulier nous demanderons un crédit supplémentaire, parce que madame Brooke est devenue folle, et que des circonstances, que j'expliquerai lorsque nous demanderons ce crédit, font qu'il est raisonnable d'augmenter la pension.

Sir WILFRID LAURIER: Ces pensions paraissent petites, mais elles ont été fixées par une commission dont le rapport a été approuvé par le Parlement. C'était le plus que l'on a cru devoir accorder à cette époque. Ce sont d'anciennes pensions.

M. BORDEN: Elles ont été fixées d'après la recommandation de la commission.

M. OLIVER: Je veux en venir à ceci, que vu les difficultés que l'on éprouve aujourd'hui dans le recrutement de la gendarmerie, il pouvait être désirable d'améliorer les conditions dans ce corps de façon à correspondre aux conditions nouvelles du pays. Une des améliorations que je propose, c'est de donner les commissions d'officiers à des membres de l'effectif seulement, et l'autre serait d'augmenter le chiffre des pensions que l'on paie dans les cas de mort ou d'infirmité.

M. BORDEN: Je demanderai au contrôleur de donner son attention aux propositions de mon honorable ami, et de me faire un rapport.

Sir WILFRID LAURIER: Quel est le cas de Mme J. B. Allan?

M. BORDEN: Il s'agit ici d'un officier qui a été rendu infirme par un sauvage du nom de Almighty Voice.

M. OLIVER: L'année dernière on lui a payé $2,702.50, et le crédit demandé aujourd'hui n'est que de $450.

M. BORDEN: Nous avons agi conformément à la pratique que j'ai déjà expliquée. Dans ce cas-ci, il s'agissait de savoir si cet officier devait être mis à sa retraite en vertu d'une loi ou d'une autre. Il a démontré qu'il aurait dû bénéficier d'une loi qui augmenterait quelque peu sa pension, et nous avons accordé sa demande, et lui avons payé les arrérages accrus.

Admistration centrale—Commission de conservation, $35,800.

M. BORDEN: La Chambre ayant demandé des renseignements au sujet de la commission de conservation, j'ai fait préparer un mémoire qui est ainsi conçu:

Les travaux de la commission peuvent très bien être répartis sous les titres suivants:
(1) Forêts:
Le rapport de l'explorateur des lacs de la vallée de la Trent est maintenant sous presse.

La commission a choisi cette partie du pays parce qu'elle se distingue des autres à cause des milliers de milles carrés de forêts dont les arbres ont été coupés, et parce que les $10,000,000 que le Gouvernement du Canada a dépensés pour améliorer les cours d'eau lui donnent un intérêt tout spécial dans cette région. Le rapport contient des proportions importantes concernant le reboisement de cette région, et des données au sujet des bénéfices qui en résulteront.

Le travail de protection contre les incendies allumés par les chemins de fer est maintenant organisé dans l'Ouest, et autant qu'il a été possible, dans l'Est. La diminution énorme dans les dommages causés par ces incendies, et la coopération cordiale des compagnies de chemins de fer démontrent la sagesse et les résultats économiques de la loi contre les incendies.

On a fait des progrès sensibles dans le recueillement des statistiques concernant nos ressources forestières dans la Colombie-Anglaise et dans la Saskatchewan. On a porté aussi beaucoup d'attention spéciale aux forêts des Terres fédérales, spécialement au gaspillage dans la coupe du bois, et à la reproduction naturelle au moyen d'un contrôle effectif sur la manière dont se fait cette coupe.

(2) Animaux à fourrure:

La commission a publié en 1913 un rapport sur l'élevage des animaux à fourrure, et ce rapport est déjà rendu à sa deuxième édition. On nous en a demandé des exemplaires dans les principaux pays d'Europe, en Australie, aux Etats-Unis et dans l'Alaska. Nous publierons une édition augmentée et revisée en 1914.

A l'île du Prince-Edouard, on compte 171 compagnies qui font l'élevage du renard et dont le capital-actions réuni représente $16,250,000.

(3) Pêcheries:

Un rapport sur l'huître canadienne, par le docteur J. Stafford, a été publié en 1913. Le coût total de ce rapport à la commission, non compris celui de l'impression et de la reliure, a représenté une récompense insignifiante pour l'auteur, le coût de l'enquête sur place ayant été acquitté par le département de la Marine et des Pêcheries.

Un des résultats de l'intérêt soulevé par le rapport sur les pêcheries maritimes publié, en 1912, fut que le gouvernement de la Colombie-Anglaise retint, en 1913, les services du docteur Stafford qu'il chargea de faire un rapport sur la transplantation des huîtres de l'Atlantique dans les eaux du littoral du Pacifique. L'intérêt toujours croissant qu'on porte à l'ostreiculture, dans les Provinces maritimes, établit le développement économique de cette industrie.

(4) Agriculture:

On a continué, en 1913, les épreuves agricoles. On les fait dans le but de s'assurer si l'agriculture fait des progrès ou si le contraire existe réellement, dans ce cas. On cherche également à découvrir s'il y a augmentation ou diminution dans les dommages causés par les mauvaises herbes, les insectes pernicieux, etc. On a exploité 30 fermes modèles—non pas des stations agronomiques, dans le sens qu'on donne à ces termes—à un coût qui n'a pas représenté $100 par ferme. Le but qu'on veut atteindre par ces institutions est d'établir que tout cultivateur qui veut suivre les conseils donnés par les spécialistes en agriculture qui composent cette commission peut obtenir des récoltes plus abondantes et débarrasser sa terre des mauvaises herbes qui y croissent et augmenter la fertilité du sol. Il s'est formé des associations de cultivateurs aux environs de chacune de ces fermes modèles et nombreuses sont les adresses données par les cultivateurs.

(5) Hygiène publique:

On a porté une attention toute spéciale à la pollution des eaux qui servent à l'approvisionnement des villes. On a exposé à la commission internationale conjointe la preuve établie se rattachant à un levé fait, au point de vue de l'hygiène, des cours d'eaux internationaux; on a agi de la même façon à l'endroit du comité chargé d'étudier ce qui a trait à la pollution des eaux courantes.

L'enlèvement et la disposition des déchets, dans les municipalités urbaines ainsi que les différents systèmes d'égouts ont été soigneusement étudiés. On s'est préoccupé également de la question de l'emplacement des villes futures et de celle des logements de ville et, en juin prochain, les membres de la commission seront les hôtes de la National City Planing Conference, à Toronto. Cette convention a excité beaucoup d'intérêt, par tout le Canada, et l'on espère qu'elle aura pour résultat l'adoption d'une loi basée sur les données dont il faut se préoccuper, si l'on tient compte de l'état de choses qui se produit au Canada.

(6) Chutes d'eau.

On a publié, en 1913, le rapport préparé sur le projet d'endiguer le Saint-Laurent, au Long-Sault.

Sous une forme synthétique, ce rapport contient tous les renseignements désirables sur les droits que le Canada possède sur ce cours d'eau.

On a calculé l'énergie que peuvent développer les rivières Nelson, Hayes, Berens et Dauphin, au Manitoba, et, en 1914, on fera connaître le travail exécuté, au cours des trois dernières années; tout cela sera consigné dans un rapport sur les chutes d'eau des provinces des Prairies.

On a poursuivi le travail sur les chutes d'eau de la Colombie-Anglaise septentrionale. En 1914, paraîtra, comme rapport sur les chutes d'eau de la Colombie-Anglaise, l'historique des recherches faites en 1912, 1913 et 1914, embrassant cette partie de la province qui s'étend du Grand-Tronc-Pacifique à la frontière internationale. Un rapport sur les aqueducs et les différents système d'égouts du Dominion a été publié en 1913.

On imprime présentement le rapport qui se rattache à la conservation de la houille. Ce rapport conseille des méthodes d'emploi plus économiques, tels la fabrication et l'emploi des sous-produits; il conseille l'adoption du système de location. On n'a pas encore définitivement arrêté le programme du travail de 1914, mais l'ouvrage se rapportera, en thèse générale, à l'état des chutes d'eau au Canada, à l'emploi de la lignite pour développer de la puissance aux installations centrales, etc.

Le bulletin "Conservation" est envoyé, chaque mois, à tous les journaux du Canada et à toutes les personnes qui s'intéressent à la conservation de nos ressources naturelles.

Le devoir de la commission est de faire des recherches, de s'enquérir, de conseiller et de renseigner. En ce faisant, elle évite, autant que possible, de faire un travail qu'on peut considérer comme relevant d'un département quelconque de l'Etat. S'il est quelquefois nécessaire de faire un travail de cette nature, c'est seulement dans le but de donner plus d'importance à l'ouvrage exécuté, ou dans celui d'indiquer des améliorations possibles, ou d'obtenir le ren-

seignement nécessaire pour se former une opinion intelligente.

On m'a demandé aussi des renseignements sur le personnel de la commission. Voici la liste des fonctionnaires permanents et des commis, avec leur qualité officielle et leurs appointements.

James White, vice-président, $5,000; Clyde Leavitt, garde-forestier en chef, $2,800; Leo George Denis, ingénieur des chutes d'eau, $2,400; Wm J. Dick, ingénieur des mines, $2,400; F. C. Nunnick, préposé à l'agriculture, $2,300; Thos Grindlay. dessinateur, $1,800; Allen Donnell, sous-éditeur, $1,650; Helen A. Grange, bibliothécaire, $750; Lucy Hawkins, commis, $650; Nellie Pepper, commis, $600; Lorna Burwash, commis, $600; Alice Beaulieu, commis, $550; J. A. Macdonald, commis, $800; Kathleen McElroy, commis, $550; James Carrol, messager, $550; W. I. O'Connor, messager, $500.

M. OLIVER: J'observe qu'on mentionne une somme considérable de travaux pratiques exécutés par la commission, particulièrement en ce qui se rapporte à l'agriculture et à l'enquête sur les chutes d'eau. Je croyais que lorsque la commission a été organisée son but devait être d'une nature pédagogique et non pas administrative. D'après la liste du personnel qu'elle emploie, liste dont on vient de faire la lecture, je serais porté à croire que cette commission a plutôt fait un travail d'administration. On ne peut trouver à redire à cela tant que ce travail est nécessaire et qu'on l'exécute bien, et encore du moment que cette besogne n'embrasse pas un terrain qui relève déjà d'un département quelconque, on peut dire—ce qui est absolument vrai—qu'il y a de la place pour l'expédition de toute la besogne que la commission doit abattre. Le fait est également exact dans le cas de tous les départements, sous plusieurs rapports, mais il est certainement préférable de n'avoir qu'une responsabilité unique et non partagée. Si nous devons compter sur le ministère de l'Agriculture pour l'enseignement de l'agriculture et des leçons de choses qui s'y rapportent, alors nous pouvons nous dispenser du personnel de la commission de conservation à ce point de vue. On gaspille de l'argent, dans un certaine mesure, mais ce qui me semble plus répréhensible que ne l'est ce gaspillage insignifiant, après tout, c'est que le ministère de l'Agriculture peut ne pas tenir compte de question dont la commission de conservation doit s'occuper, ce qu'elle ne fait pas, croyant que le ministère de l'Agriculture va étudier ces problèmes.

[M. Borden.]

Il peut se faire qu'il existe une délimitation bien définie des responsabilités et qu'en conséquence il ne se commette ni erreurs, ni omissions, mais, autant qu'il nous est permis d'en juger, ce n'est pas là ce qui arrive. Alors, de deux choses l'une, ou la commission de conservation devrait se limiter à ne faire qu'une œuvre purement d'éducation, ou, si elle peut faire acte d'administration, la mesure de sa responsabilité administrative devrait être parfaitement comprise et définie, car il n'est pas probable qu'on trouve ces détails dans un crédit général comprenant toutes les dépenses dans un seul montant.

M. BORDEN: Je me rends compte de l'importance de la question que mon honorable ami a exposée au comité. Je puis faire observer que le rapport que je viens de lire établit que la commission a l'intention et le désir de ne pas exécuter le travail déjà confié à un département quelconque, et qu'au cas où elle entreprend un travail qui semble relever d'un département plutôt que de celui qui est assigné, dont elle a la direction, elle n'agit ainsi que dans le but de rendre plus intéressant le sujet traité. Voilà son intention. Mon honorable ami peut se demander si elle atteint ce but.

Je sais que la question d'empiéter sur les attributions d'un autre service est très importante, et j'approuve entièrement ce que l'honorable député a dit sous ce rapport. Cependant, il sait que même dans les départements de l'administration, on éprouve quelquefois de difficulté à éviter cet empiètement. J'emploierai toute l'influence que je puis avoir pour empêcher un empiétement de la nature de celui dont mon honorable ami a parlé.

M. OLIVER: J'ai dit qu'il y avait deux points dont un se rapporte à la répétition du même travail et qui est le moins important. Le point capital se rapporte au vide qui peut se produire entre la responsabilité assumée par la commission de conversation et celle assumée par le département. D'une part, il peut se produire un répétition de travail de la nature de celle dont mon honorable ami vient de parler; d'autre part, il peut se faire—ce qui me paraît encore plus sérieux—que les départements intéressés se renvoient l'un à l'autre la responsabilité, ce

qui a pour résultat que le travail ne s'exécute pas.

M. BORDEN : D'après le rapport que j'ai lu, il semble que la commission cherche à exercer une certaine surveillance sur des questions qui, bien qu'elles soient soumises plus directement à l'étude des divers départements de l'administration, ne s'en rapportent pas moins, dans une certaine mesure, au travail que la commission est supposée exécuter.

Si celle-ci observe qu'un travail ou qu'une partie spéciale d'un travail ne reçoit pas le soin que le département doit y apporter, la commission, dans le but d'exciter l'intérêt, entreprend d'expédier elle-même cette besogne. Si les choses se passent ainsi, on sera tenté de croire que la difficulté dont a parlé mon honorable ami ne se soulèvera jamais. Je tiendrai compte de ses observations et s'il peut nous conseiller un moyen qui nous permettra d'éviter cet empiétement d'attributions si préjudiciable à l'intérêt public, je serai certainement heureux de profiter de ces observations.

M. McCRANEY: Il est une question qui ne se rapporte pas à ce crédit, si je ne me trompe, mais que je tiens à signaler au très honorable premier ministre. On trouve, au Canada, des terrains et des monuments nationaux que nous voulons conserver. En parcourant le "Times", de Londres, je vois que la commission des travaux, en Angleterre, a le droit d'empêcher la vente ou la démolition d'immeubles ou de maisons, en donnant un ordre qui accorde à la commission des travaux un laps de temps de dix-huit mois, au cours duquel elle peut acquérir les immeubles ou les maisons qui ont un caractère national, pour une raison ou pour une autre et au nom du gouvernement, si elle décide dans ce sens. J'ignore s'il y a, au Canada, un seul département qui ait ce pouvoir ou s'il serait sage de la part du Gouvernement d'obtenir un pouvoir semblable. Je pencherais vers l'affirmation et, puisque nous débattons la question de conservation d'une façon qu'on ne prévoyait pas, lorsqu'on a établi cette commission, je soumets l'idée que peut-être le premier ministre pourrait juger qu'il est à propos d'accorder à la commission de conservation le pouvoir d'obtenir cet ordre et, plus tard, si le Parlement juge que cela est opportun, d'acquérir l'immeuble pour des fins nationales.

M. BORDEN: La question que mon honorable ami m'a signalée ne me semble pas du ressort immédiat de la commission; néanmoins, elle mérite qu'on l'étudie sérieusement. Le Gouvernement s'est déjà préoccupé de la solution de ce problème. L'honorable député se rappellera qu'on a formé une commission chargée de la conservation et de l'embellissement des champs de bataille aux environs de la cité de Québec.

De beaucoup d'endroits on a exposé au Gouvernement l'importance d'acquérir et de conserver, soit des monuments, soit des constructions, soit des lieux, qui ont une valeur historique particulière. Cette question a fait l'objet d'études de la part du ministre des Finances et d'un ou de deux autres membres du cabinet, mais je n'ai encore aucune décision à annoncer, si ce n'est que nous sommes à creuser l'idée et que, peut-être, dans un certain temps, nous serons en mesure d'en dire davantage.

M. LEMIEUX: J'ai été heureux d'entendre les paroles du très honorable premier ministre. Nous devrions faire pour nos anciennes forteresses et pour nos constructions qui ont un caractère historique ce que nous avons fait pour les archives. Aussi il est bien connu que l'on a pour ainsi dire donné au docteur Doughty, un très habile archiviste, l'autorisation d'acheter tout document ayant une valeur pour le Canada. Comme question de fait, nous savons qu'au cours des cinq ou six dernières années il a réussi à se procurer dans divers pays, particulièrement en Angleterre, en France, aux Etats-Unis et même en Russie certains documents d'une valeur inestimable pour le Canada. Il me semble que le Gouvernement devrait voir à conserver les fortifications historiques. Mon honorable ami a fait allusion à la commission des champs de bataille de Québec. Tout le monde, aujourd'hui, convient qu'on ne peut dépenser de l'argent plus à propos que pour embellir les alentours de Québec et pour perpétuer les vestiges qui nous rappellent où étaient situés les champs de bataille. Une commission, sous la présidence de sir George Garneau, a accompli d'excellentes œuvres et, pour ma part, je me suis incliné à ne pas être parcimonieux lorsqu'il s'agira de dépenser de l'argent dans un pareil but.

La commission des travaux d'arts, instituée par le Gouvernement, a aussi fait de la bonne besogne l'année dernière. Il y a peu de temps, il m'a été donné de visiter le

musée à Ottawa et j'ai constaté que le Gouvernement avait fait l'acquisition de tableaux et de sculptures d'un grand prix et qui font honneur au pays. Le musée est maintenant ouvert au public le dimanche et l'expérience a été tellement concluante, que le Gouvernement devrait aussi donner accès, le dimanche, aux archives et agrandir l'édifice où elles sont déposées. Tout le monde sait qu'il est déjà trop petit et j'espère que l'on demandera cette année un crédit pour lui donner de plus vastes proportions.

M. BORDEN: Je suis sensible aux observations ainsi qu'aux propositions de mon honorable ami. Il est de la plus grande importance que nous conservions, autant que faire se pourra, ces objets qui offrent un intérêt à l'histoire. La question est à l'étude. Le bâtiment des archives devra certainement être agrandi avant peu. M. Doughty a attiré mon attention sur le sujet et j'en ai déjà référé au ministre des Travaux publics.

M. LEMIEUX: Le très honorable premier ministre a-t-il suggéré à mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, de réserver à la Société Royale du Canada une place dans le nouvel édifice lorsque se feront les agrandissements? Les membres de la Société Royale se réunissent en cette ville une fois par année et quelquefois plus souvent, et ils n'ont pas d'endroit convenable. Ils sont obligés de tenir leurs réunions soit à la bibliothèque Carnegie, soit à l'école normale. Il n'est pas convenable que cette société, qui a un caractère officiel, tienne ses réunions ailleurs que dans un local appartenant à l'Etat. Comme elle possède aussi une bibliothèque et des collections, etc., il me semble que le ministre des Travaux publics devrait pourvoir à la loger dans l'édifice des archives. Ce serait un endroit des plus convenables pour les réunions de la société.

M. BORDEN: Je crois que le ministre des Travaux publics a déclaré, ces jours derniers, qu'il était à considérer la question.

M. OLIVER: La commission de conservation a-t-elle examiné les conditions auxquelles devait remédier le bill concernant la pollution des eaux, présenté l'année dernière par l'honorable député de Selkirk (M. Bradbury)?

M. BORDEN: Le mémoire que j'ai lu déclarait qu'une attention spéciale serait donnée au bill.

[M. Lemieux.]

M. OLIVER: En a-t-on publié quelque rapport?

M. BORDEN: Si je me rappelle bien, il y eut rapport sur le mémoire. Je n'en suis pas absolument certain, parce que le document a été envoyé au hansard, mais je suis sous l'impression qu'il en est ainsi.

L'hon. Geo. P. GRAHAM: Peu de temps après sa création, concurremment avec l'enquête qui était tenue sur les pouvoirs d'eau du Canada, la commission de conservation s'enquit des pouvoirs d'eau qui étaient constitués sur les canaux tels que le canal de Lachine et celui de Welland. C'est un fait historique qu'il existait sur le parcours de ces deux canaux un certain nombre d'anciens baux, qui sont souvent difficiles à interpréter. Quelques-uns étaient à perpétuité, je crois, et ceux qui en étaient les bénéficiaires étant décédés, leurs héritiers en retiraient un profit en les sous-louant à d'autres. Dans quelques cas, si je me rappelle bien, le ministère des Chemins de fer et des Canaux a pris les moyens de se débarrasser de ces anciens baux et d'en passer de nouveaux.

La commission a donné mission à un de ses fonctionnaires d'étudier la situation au département des Chemins de fer et des Canaux, mais je n'ai pas réussi à constater les conclusions auxquelles il s'est arrêté, ni à savoir s'il a dressé un rapport sur la situation de toutes ces forces hydrauliques, ou si l'on a proposé quelque solution à cet égard.

La solution de la question n'est guère facile, car ces anciens possesseurs de baux, ou leurs héritiers, détiennent certains droits qui ne sauraient être aliénés sans mûre considération. Peut-être le premier ministre pourrait-il me dire si la commission a dressé un rapport.

M. BORDEN: Le rapport en question se rattacherait sans doute au ministère des Chemins de fer et des Canaux, plutôt qu'à la commission, et le ministre des Chemins de fer pourrait mieux éclairer l'honorable député que je ne le saurais faire moi-même. Pour le moment, voici tout ce que je puis affirmer à cet égard: je sais, d'après les rapports du ministre des Chemins de fer que nombre de baux ont été rétrocédés et résiliés et qu'on a passé de nouveaux baux. Je ne saurais rien préciser au sujet du nombre des baux en question; seulement, je sais qu'au cours des douze derniers mois on

a réglé nombre d'affaires pendantes de vieille date. Si l'honorable député le désire, je demanderai au ministre des Chemins de fer de dresser un dossier à cet égard.

M. GRAHAM: Le premier ministre pourrait me passer un aperçu de la question. Il existe nombre de baux de ce genre, et comme le nouveau canal Welland est en construction, il est possible qu'au cours de la construction on empiète sur quelques-uns des anciens biens, et il importe de savoir ce qu'on a fait. La commission de conservation a tenu à se faire autoriser à faire des recherches au ministère, et le fonctionnaire qu'elle a chargé de ces recherches a eu carte blanche; mais jamais encore je n'ai réussi à connaître le résultat de ses recherches.

M. BORDEN: La Chambre consent-elle à ce que nous abordions l'étude soit du département des Finances, soit du ministère du secrétaire d'Etat.

Sir WILFRID LAURIER: Aux mêmes conditions?

M. BORDEN: Parfaitement.

M. OLIVER: A cet égard, les fonctionnaires de la Chambre pourraient-ils tenir compte des délibérations, et cela afin que l'opposition en s'appuyant sur un document impartial sache à quoi s'en tenir sur ses droits touchant les motions à proposer, lorsque la Chambre se constitue en comité des subsides et sur l'étendue de ces droits? Il s'est déroulé ici force discussions entre ministériels et membres de la gauche, et rien n'a été adopté que de commun agrément; or, plus tard il pourrait surgir quelque conflit à cet égard.

M. BORDEN: Pareil différend ne saurait guère surgir à cet égard, puisque le règlement déclare catégoriquement que les questions doivent venir en délibération un jour autre que le jeudi ou le vendredi.

M. MARCIL: Il devrait être possible de consigner aux procès-verbaux la date à laquelle se fait l'appel des crédits budgétaires pour la première fois.

M. BORDEN: Je me consulterai avec les fonctionnaires de la Chambre. Il ne saurait guère surgir de difficulté à cet égard.

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

Reprise de la séance.

Administration centrale.—Département des Finances et du conseil de la trésorerie, $117,875.

M PERLEY (ministre intérimaire des Finances): Le nombre des employés demeure le même. Un des commis, M. Russell, au service du ministère depuis nombre d'années, a reçu de l'avancement et a été transféré à la subdivision 1A. On n'a pas le chiffre de ses appointements, mais il a reçu de l'avancement au grade suivant. Sauf cela, la situation demeure identique à celle de l'année dernière.

Département des Finances.—Dépenses casuelles, $23,000.

M. MURPHY: Comment cette majoration de dépenses casuelles s'explique-t-elle?

M. PERLEY: Cette augmentation de dépense est affectée aux frais de route se rattachant à l'inspection des bureaux de l'extérieur. Cette dépense était jadis portée au compte des frais de gestion; aujourd'hui, elle figure sous la rubrique des dépenses casuelles.

Administration centrale.—Départements en général—Dépenses casuelles—Soin et nettoyage des bâtiments ministériels, y compris $50 payés à E. Snowden et à W. E. Jeffrey respectivement, pour tir du canon de midi, $160,000.

M. MURPHY: Le ministre pourrait bien nous expliquer l'augmentation de cet item.

M. PERLEY: C'est à même ce crédit que l'on défraie le coût du nettoyage des différents édifices du gouvernement. Dans cet item sont inclus les gages des femmes de charge et des journaliers.

Vu l'augmentation du volume des affaires, il a fallu augmenter le nombre des édifices, et cet item pourvoit aux gages des serviteurs additionnels que nécessite cet état de choses. Ce service est sous la direction d'un fonctionnaire compétent qui est à l'emploi du département depuis un grand nombre d'années et qui semble diriger avec soin les dépenses qu'entraîne ce service.

M. MURPHY: Je croyais que lorsqu'on loue des édifices au dehors, le loyer comprenait les frais que cet item est destiné à couvrir.

M. PERLEY: Je ne sache pas que de tels arrangements aient jamais existé. J'ai toujours compris que le gouvernement s'engage à entretenir tous les édifices qu'il

loue. Je crois que telle a toujours été la coutume, quand on loue tout l'édifice.

M. MACDONALD: Une augmentation de un quart; c'est assez substantiel.

M. MURPHY: Quelle est la coutume suivie, dans les cas où le gouvernement ne loue qu'une partie d'un édifice, où il existe un service de concierge?

M. PERLEY: Les chambres particulières qui sont occupées par le Gouvernement sont nettoyées à nos frais. Je crois que c'est là la coutume suivie pour la plupart des édifices qui sont loués par le gouvernement. Ordinairement, nous devons défrayer le coût de ce service, ou bien nous procurer les services de quelqu'un pour l'accomplir.

M. MACDONALD: Quels sont ces édifices additionnels que le gouvernement a loués?

M. PERLEY: Il y a l'édifice de la banque Union, à l'angle des rues Sparks et Metcalfe, où nous avons loué plusieurs des étages supérieurs, l'édifice Booth, l'édifice Birks ainsi que l'édifice qui est connu sous le nom d'édifice Robinson, rue Queen, entre les rues Metcalfe et Elgin. L'année dernière, il y avait 280 personnes employées dans ce service, et à l'heure actuelle, il y en a 355.

Administration centrale—Départements des assurances—Traitements et dépenses casuelles, $43,262,50.

M. PERLEY: Il y a un commis additionnel dans la classe 2B, qui reçoit un traitement de $1,000. J'ai aussi les renseignements détaillés sur certains commis qui ont été promus dans la subdivision suivante.

M. MURPHY: Le ministre voudrait-il nous faire connaître leurs noms?

M. PERLEY: Ce sont: A. J. O'Reilly et G. D. Finlayson, qui sont passés de la classe 1B à la classe 1A; F. R. Crosby, W. H. Gilliland et A. N. MacTavish, de la classe 2A à la classe 1B; F. A. Evans, de la classe 2B à la classe 2A, et Mlle Moyer, de la classe 3B à la classe 3A. Les autres augmentations sont toutes statutaires.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre des Finances agit-il de concert avec le procureur général d'Ontario dans les poursuites qui sont actuellement intentées contre les directeurs et le gérant de la compagnie d'assurance Union Life?

[M. Perley.]

M. PERLEY: Je me renseignerai à ce sujet.

Administration centrale.—Bureau de l'auditeur général.—Traitements et dépenses casuelles, $139,950.

M. PERLEY: Il y a quatre commis de plus dans cette division du service, à cause de l'augmentation des affaires publiques, en général. Nous pouvons, je crois, nous en rapporter à l'auditeur général, qui verra à ne pas employer un plus fort personnel que celui dont il a absolument besoin pour cette besogne importante.

M. MACLEAN: A la fin de la dernière session du Parlement, le très honorable premier ministre (M. Borden) avait laissé entendre qu'il présenterait un bill, cette année, afin d'indemniser de leurs pertes les déposants de la Farmer's Bank. Cette loi va-t-elle être présentée; quelle en est la nature et jusqu'où va-t-elle?

M. PERLEY: Je ne suis pas en état de fournir aucuns renseignements; mais je puis déclarer, qu'en autant que je le sache, le bill n'a pas encore été préparé.

M. MACLEAN: Un bill sera probablement présenté à cette session-ci?

M. PERLEY: L'affaire est entre les mains du ministre des Finances lui-même, et aussitôt qu'il sera capable de sortir....

M. MACLEAN: Mais une mesure gouvernementale de cette nature ne doit pas être abandonnée au ministre des Finances tout seul.

M. PERLEY: Que mon honorable ami se rassure, car les promesses du premier ministre sont toujours remplies.

M. MACDONALD: A l'exception du programme d'Halifax.

M. SINCLAIR: J'aurais une proposition à faire au Gouvernement, lorsqu'il présentera son bill à ce sujet. Qu'il lui donne donc une portée générale, au lieu de ne s'occuper que de couvrir le cas des déposants de la Farmers' Bank.

Un certain nombre d'autres banques, me dit-on, ont failli dans le passé, et les déposants sont dans une situation identique à ceux de la Farmers'. Au lieu donc de présenter un acte qui couvrira particulièrement le cas de la Farmers' Bank, on devrait faire en sorte que cette loi s'applique à n'importe laquelle institution dont les actionnaires et les déposants ont essuyé des pertes, dans les mêmes circons-

tances, si le Gouvernement entend assumer la responsabilité en pareil cas.

M. PERLEY: Nous attirerons l'attention du ministre des Finances sur la proposition que fait mon honorable ami.

M. A. K. MACLEAN: L'honorable ministre pourrait également porter à l'attention du ministre des Finances que les actionnaires de la Union Life et des compagnies subsidiaires ont été presque ruinés, et que la liquidation de ces institutions ont mis nombre de gens dans la misère. Je compte que le ministre des Finances intérimaire (M. Perley) va nous promettre de signaler cette affaire à l'attention du Gouvernement.

M. PERLEY: Mon honorable ami est-il d'opinion que les pertes subies par les actionnaires de la Union Life peuvent être imputées en quoi que ce soit à la ligne de conduite tenue par le ministère des Finances, au moment de l'incorporation de cette compagnie?

M. A. K. MACLEAN: Je répondrai: autant que dans le cas de la Farmers' Bank; la preuve et le rapport du commissaire royal justifient entièrement la position que je prends.

M. PERLEY: Quant à savoir si le département des assurances agit de concert avec le procureur général d'Ontario dans les procès intentés contre les directeurs de la Union Life, en l'absence du surintendant des assurances, son assistant m'informe que ce fonctionnaire est en communication avec le département du procureur général d'Ontario, quant à cette affaire.

M. LANCTOT: Monsieur le président, je veux demander à l'honorable ministre (M. Perley) ce que le Gouvernement entend faire au sujet du remboursement aux actionnaires de la Farmers' Bank?

L'année dernière, j'ai posé la même question à l'honorable premier ministre, à savoir: s'il était pour amener une mesure quelconque ayant pour objet le remboursement des déposants de la Farmers' Bank, et en même temps, je lui ai mentionné les déposants de la banque de Saint-Jean.

Je voudrais que l'honorable ministre, quand il en conférera avec l'honorable premier ministre, lui soumette également le cas de la banque Saint-Jean et de la banque Ville-Marie.

J'ajouterai que je verrais avec plaisir que tout le monde soit remboursé des pertes qu'ils ont faites.

M. PERLEY: Je ferai à mon honorable ami la même réponse que je viens de donner au député de Guysborough (M. Sinclair). Je verrai à ce que le ministre des Finances lui-même soit mis au courant des remarques que vient de faire mon honorable ami.

Administration centrale.—Secrétariat d'Etat.—Traitements et dépenses casuelles, $82,725.

M. MURPHY: Le ministre voudrait-il nous expliquer quelles sont les deux vacances qui se sont produites dans le personnel?

M. CODERRE: Une situation de commis, au traitement de $1,600, et qui était dans les crédits depuis plusieurs années, a été abolie, cette année.

M. MURPHY: La troisième division, subdivision B, comprenait seize employés l'année dernière, et il n'y en a plus que onze, cette année; y a-t-il eu une diminution dans la besogne?

M. CODERRE: Il y a eu plusieurs promotions à la subdivision A de la même division.

M. MURPHY: Il n'y a eu apparemment que deux promotions.

M. CODERRE: Le personnel a été diminué de 5; il y a deux vacances à l'heure actuelle et trois autres se produiront bientôt à la suite de promotions.

M. MURPHY: A l'item: dépense casuelle relative à l'aide reçue pour les écritures, quelle est l'augmentation?

M. CODERRE: Il y a eu trois fois plus de rapports à produire l'année dernière que l'année précédente. Nous avons également dû nous procurer de l'aide temporairement, pour des travaux concernant l'octroi des chartes. Le nombre de chartes accordées l'année dernière a été d'environ les deux tiers plus considérable que l'année précédente.

M. MURPHY: Quels services pouvait lui rendre ce personnel temporaire relativement à ces octrois de chartes?

M. CODERRE: Nous avons eu besoin d'aide pour enregistrer, faire la table des matières et dactylographier ces chartes.

M. MACDONALD: Y a-t-il quelque chose de fait relativement à la nomination de l'imprimeur du roi?

M. CODERRE: La question est à l'étude.

M. MACDONALD: La nomination n'est pas encore faite?

M. CODERRE: Non.

M. MACDONALD: Il a été, me dit-on, annoncé dans les journaux du soir qu'une nomination avait été faite.

M. CODERRE: On a espéré ici et là, mais je ne sais si ces espérances seront comblées.

M. MACDONALD: Il n'a rien été annoncé?

M. CODERRE: Rien.

Administration centrale.—Bureau des impressions et de la papeterie.—Traitements, l'adjoint de l'imprimeur du roi et y compris le directeur de la papeterie à $4,000, et dépenses casuelles, $79,862.50.

M. MURPHY: Le ministre voudra-t-il bien expliquer la différence que l'on constate dans le nombre des employés?

M. CODERRE: Il y a ici un item relatif à un adjoint de l'imprimeur du roi. Cela ne veut pas dire qu'il en sera nommé un, mais si la chose devenait nécesaire, l'argent serait là. La question s'est présentée au cours de l'année de savoir s'il ne serait pas de l'intérêt de l'imprimerie de nommer un adjoint à l'imprimeur du roi; mais, comme l'argent nous manquait, la nomination n'a pas été faite.

M. MURPHY: Mon honorable ami dit que, pendant le cours de l'année, la question s'est présentée de nommer un adjoint de l'imprimeur du roi. Mais, c'est là une question toujours présente, comme l'est la question de nommer des employés dans tous les autres départements. Il oublie néanmoins de dire pourquoi cette nomination serait faite. Le statut prévoit quatre charges: celles d'un imprimeur du roi, d'un surintendant de la papeterie, d'un surintendant des impressions et d'un comptable, et chacun de ceux qui occupent ces charges doit avoir certaines qualités qui le mettent en état de les remplir. Jusqu'ici, ça toujours été la coutume de faire remplacer par le surintendant des impressions l'imprimeur du roi malade ou absent pour toute autre cause, car l'imprimeur du roi et le surintendant des impressions se valent généralement pour leurs connaissances et pour leurs capacités techniques. Mon honorable ami veut maintenant changer tout cela en créant une charge que la loi n'a pas prévu, et pour la création de laquelle il n'a pas, selon moi, fourni des raisons suffisantes. La situation serait probablement mieux comprise s'il expliquait au comité les devoirs qu'un adjoint de l'imprimeur du roi aurait à remplir.

M. CODERRE: Je dirai tout d'abord que la nomination d'un adjoint à l'imprimeur du roi est parfaitement autorisée par la loi. L'honorable député (M. Murphy) a raison de dire qu'il existe quatre charges prévues par la loi, et il les a mentionnées; mais il y a aussi dans la loi une disposition générale autorisant le Gouverneur en conseil à nommer tout autre fonctionnaire que les besoins du service peuvent nécessiter. Pendant la maladie de l'imprimeur du roi qui vient de mourir, et qui a, je crois, duré près de six mois, on a pensé qu'il serait opportun de nommer un adjoint qui remplirait les fonctions assignées à l'imprimeur par la loi; mais la nomination n'a pas été faite, parce que, malheureusement, l'imprimeur du roi est mort il y a quelques semaines.

D'autres occasions peuvent se présenter à l'avenir qui rendent nécessaire, pour le bien de l'imprimerie, la nomination d'un adjoint. Le surintendant des impressions est, il va sans dire, une homme capable, un serviteur fidèle; mais, comme dans chaque administration, l'on trouve aujourd'hui un adjoint du sous-ministre, il me semble qu'il n'existe aucune raison de ne pas appliquer la même règle à l'imprimerie. L'honorable député sait qu'il y a là de douze à quinze cents employés.

M. MURPHY: Non, je ne le sais pas.

M. CODERRE: En ce cas, je l'annonce à l'honorable député. Il y a à l'imprimerie aujourd'hui plus de douze cents hommes et femmes. Cette division de l'administration fait des affaires considérables, comme le sait l'honorable député, et je ne crois pas que l'on puisse donner aucune bonne raison pourquoi, comme il a été jugé nécessaire, qu'il y eût dans les autres départements un adjoint du ministre, il ne serait pas à désirer qu'il y en eût un à l'imprimerie. Ce ne serait pas là créer une nouvelle charge, puisque, sous l'empire des dispositions de la loi même édictée en 1906, M. McMahon, surintendant des impressions, a été nommé adjoint de l'imprimeur, qui lui-même l'avait été en vertu de cette loi. Le motif de cette nomination a dû être, je le suppose, qu'un adjoint

était non moins nécessaire ici que dans toute autre administration.

M. MURPHY: En citant le cas de M. McMahon, nommé adjoint en l'absence de l'imprimeur, mon honorable ami a justement prouvé mes dires. Cette nomination de M. McMahon ne comportait nullement la création d'une nouvelle charge, non plus qu'une addition à la liste des traitements. Le surintendant des impressions est censé avoir les connaissances qui lui permettront de remplir la charge de l'imprimeur en l'absence de ce fonctionnaire. Aucune disposition de la loi n'autorise la création d'une charge d'adjoint de l'imprimeur du roi, ni la Chambre a-t-elle prévu par un vote le traitement d'un semblable fonctionnaire.

L'honorable député n'a pas répondu à ma question. Je lui ai demandé quelles fonctions, distinctes de celles qui sont assignées à l'imprimeur ou au surintendant des impressions, exercerait l'adjoint de l'imprimeur, au cas où cette charge serait créée et au cas où un titulaire serait nommé.

M. CODERRE: Il nous faut faire une distinction entre le cas de l'imprimeur vaquant à ses occupations et le cas de l'imprimeur contraint de s'absenter. En son absence, les fonctions qui lui sont assignées seront, cela va sans dire, remplies par son adjoint. Mais, même avec l'imprimeur du roi vaquant à ses occupations, la tâche de diriger cette division du service est trop lourde, à mon sens, pour un seul homme, quelque capable qu'il soit. La tâche devrait être partagée par quelque autre.

M. MURPHY: L'honorable député veut-il parler du service des impressions?

M. CODERRE: Je parle de tout le service, car l'imprimeur du roi a la direction de tout ce département.

M. MURPHY: En ce cas, l'adjoint aura la direction, non seulement du service des impressions, mais aussi de la papeterie.

M. CODERRE: Oui, il devra remplir toutes les fonctions assignées à l'imprimeur du roi, et sous ses ordres.

M. MURPHY: Si les dires de mon honorable ami étaient bien fondés, il lui faudrait avoir également un adjoint du surintendant de la papeterie. Il doit connaître cette disposition de la loi en vertu de laquelle deux charges de surintendant sont créées, un pour le service des impresions et l'autre de la papeterie, assistant l'imprimeur du roi dans la besogne à laquelle il fait allusion. Il n'y a pas plus de raison de nommer un adjoint de l'imprimeur du roi pour le service des impresions que d'en nommer un au surintendant de la papeterie. Bien peu, en effet, possèdent les conaissances techniques que nécessite la direction de ces des divisions du service. Par le fait, je ne crois pas qu'il en existe. S'il en nomme un, il verra—si toutefois la chose n'est pas déjà faite—que des demandes afflueront pour une place d'adjoint à la papeterie. Quel serait en pareil cas le rang de cet adjoint? Serait-il tenu d'exercer des fonctions supérieures à celles du directeur de la papeterie? Les instances faites auprès de mon honorable ami ont été faites pareillement auprès de chacun de ceux qui l'ont précédé au ministère. Aucun d'eux toutefois n'a accédé à ces demandes, sachant parfaitement bien qu'il suffisait pour ce département d'un chef responsable, aidé de deux surintendants. Je crois que mon honorable ami n'a donné au comité aucune raison pour laquelle cette nouvelle charge serait créée. Je sympathise très sincèrement avec lui pour l'ennui que doivent lui causer les instances qui, je le sais, lui sont faites pour la création de cette charge; mais je dis qu'il ne devrait pas y accéder. Si la charge a été créée, si un titulaire a été nommé, je ne puis m'abstenir de déclarer qu'à mon sens, c'est un simple gaspillage des deniers publics que de créer une charge pour quelqu'un dont les amis ont pu réussir, par des demandes importunes, à forcer le ministre, pour qui j'ai la plus haute estime, à faire ce que nul de ses prédécesseurs n'a voulu faire.

M. CODERRE: Je suis en mesure de dire qu'il ne m'a été fait aucune demande de cette sorte, en ce qui concerne cette place. J'ai été le premier à y penser, et, cela, après les deux ou trois mois pendant lesquels l'imprimeur du roi n'a pu venir à son bureau.

M. MURPHY: Qui a dirigé le bureau durant son absence?

M. CODERRE: Le surintendant des impressions faisait les fonctions d'imprimeur du roi. Avant que ces crédits fussent présentés, personne autre que moi et les fonctionnaires du département n'ont su que cet item était au budget. Quelque temps avant la mort de l'imprimeur du roi, j'ai pensé qu'il convenait de faire une nomination de cette nature, mais nous n'avions par d'argent, et c'est pourquoi la nomination n'a

pas eu lieu. La même situation pourrait se renouveler, et l'intérêt du service exige, je crois, que nous ayons l'argent nécessaire pour payer quelqu'un qui serait jugé en état de remplir cette charge. Ce crédit ne signifie pas nécessairement que la nomination sera faite; mais, en cas de besoin, nous voulons avoir l'argent qu'il faut pour payer celui qui serait nommé. Je ne sais, si j'ai bien compris mon honorable ami, mais je dois dire que nous n'avons pas l'intention de nommer un adjoint au surintendant des impressions ni au directeur de la papeterie.

M. MURPHY: Il y a tout autant de raison pour l'un que pour l'autre.

M. CODERRE: Ce n'est pas mon avis. Il nous faut un imprimeur du roi et un adjoint à ce titulaire. Cet adjoint exercerait à l'endroit des personnes dont l'honorable député a mentionné les fonctions, l'autorité même dont est revêtu l'imprimeur du roi. Il aurait les attributions conférées au sous-ministre adjoint dans les autres ministères. Bien que ne présidant à la direction du ministère que depuis peu de temps, je me suis convaincu de la nécessité de créer cette charge.

Ce n'est pas notre intention de nommer ce titulaire immédiatement; mais je dois dire que le besoin de pareille charge s'est fait sentir six mois avant le décès de M. Parmelee, le défunt imprimeur du roi.

M. MURPHY: Connaissant familièrement les rouages du ministère auquel préside mon honorable ami, il me répugnerait de m'opposer à la création de cette charge ou même de critiquer la chose, si le ministère alléguait quelque raison valable à l'appui de sa proposition.

Mais tout d'une haleine il se réfute lui-même: le besoin de cette charge se fait vivement sentir, prétend-il, et au même instant il affirme qu'on ne nommera pas de titulaire.

M. CODERRE: J'ai dit que ce besoin s'était vivement fait sentir.

M. MURPHY: Ce besoin doit être encore plus urgent, vu que le poste d'imprimeur du roi est vacant.

M. CODERRE: Nous espérons qu'il sera bientôt pourvu à cette vacance.

M. GRAHAM: Ce titulaire est-il choisi!

M. CODERRE: Non.

M. MURPHY: A en juger d'après les observations du ministre, j'incline à croire qu'il veut faire de ce poste d'imprimeur du roi une véritable sinécure, en confiant la besogne aux auxiliaires.

Ce département, à coup sûr, n'y gagnera rien. L'adjoint de l'imprimeur du roi, au dire du ministre, présidera au service de la papeterie et articles de bureau, c'est-à-dire qu'il aura préséance sur le surintendant de ce dernier service ainsi que sur le surintendent du service des impressions. Au dire du ministre, on n'a encore rien décidé au sujet du choix d'un titulaire pour le poste d'adjoint de l'imprimeur du roi.

Je n'accepte cette affirmation que sous bénéfice d'inventaire; car, à diverses reprises au cours de l'année passée, les journaux ont annoncé la nomination d'un adjoint de l'imprimeur du roi, et ils ont même désigné le titulaire qui serait appelé à ce poste.

Voilà plusieurs années que s'accrédite dans le public la rumeur au sujet de la création de cette charge et je me fais fort d'affirmer qu'on a souvent fait des instances en ce sens auprès de tous ceux qui ont dirigé le ministère auquel je suis heureux de voir le ministre présider aujourd'hui.

Jusqu'ici ceux qui font ces instances n'ont pas réussi à convaincre le ministre de l'urgence de leur demande. L'heure critique est passée, paraît-il, même au bureau de l'imprimerie. Est-il vrai que le ministre a loué au dehors des locaux auxquels il a transféré le service de la papeterie?

M. CODERRE: Oui.

M. MURPHY: Voilà encore un fait qui milite contre la création de ce poste d'imprimeur du roi adjoint. Le ministre me permettra bien de lui faire observer que c'est précisément cet éparpillement des services du bureau d'imprimerie qui a abouti aux désordres, à la mauvaise gestion et aux gaspillages du passé. Ce n'est ni en louant de nouveaux locaux, ni en donnant à l'imprimeur du roi un adjoint qu'on réussira à remédier à l'encombrement du bureau, c'est en construisant un nouvel édifice, possédant toutes les installations voulues pour les deux services. Le ministre a sans doute été obligé de prendre de nouveaux locaux ailleurs, afin d'y installer les approvisionnements et pour permettre au personnel de ce service de subvenir aux demandes venant des divers ministères et des chambres du parlement. Or, par là, on enlève du bureau d'imprimerie un nombreux personnel de fonctionnaires, dont quelques-uns exer-

cent des fonctions fort importantes; par là encore, on les soustrait à la surveillance d'un fonctionnaire que la loi rend responsable envers le ministre et le Parlement de la bonne gestion du double service de l'imprimerie d'Etat.

J'exhorte le ministre à se procurer un terrain à bref délai et à se mettre à l'œuvre pour y construire un bureau d'imprimerie suffisant amplement aux besoins du gouvernement pendant cinquante ans. Cet éparpillement des articles de bureau en magasin, ce fractionnement du travail, voilà bien un des pires abus qui soient. Les graves pertes du passé n'ont pas d'autre origine. Il est impossible de bien administrer une institution soumise à un pareil fonctionnement des services. Il devient difficile d'exercer le contrôle voulu sur les livraisons ou sur les déboursés, et, dernière analyse, cette absence de contrôle aboutit au désastre et au mécontentement, sans compter les ennuis causés au ministre ou légués à son successeur. Je le répète, ni la création de ce poste d'adjoint de l'imprimeur du roi, ni la location de bâtiments, en diverses parties de la ville, ne saurait remédier aux abus actuels. Le seul moyen d'y remédier, c'est la construction d'un nouvel édifice.

M. LEMIEUX: Si je ne me trompe, le Gouvernement n'a pas encore choisi le successeur du défunt imprimeur du roi?

M. CODERRE: Non.

M. LEMIEUX: Il y a sans doute force aspirants à cette charge et ceux qui figurent dans les journaux me semblent des candidats méritants. Je remarque entre autres le nom de M. de la Broquerie Taché, originaire de notre province, un homme possédant les aptitudes voulues pour ce poste. Bien que M. Taché combatte dans le camp politique hostile au mien, je me plais à reconnaître ses aptitudes pour cette charge. Voilà plus d'un quart de siècle qu'il fait du journalisme et s'occupe d'imprimerie. Membre d'une famille hautement respectée, il mérite bien de l'Etat. Si M. Taché est appelé à ce poste, la province entière applaudira à ce choix.

J'ai un mot à dire au sujet d'une autre vacance à laquelle il faut pourvoir; je veux dire le choix du successeur de feu M. Roy, archiviste adjoint. L'an dernier, si je ne trompe, le ministre des Postes nous a déclaré qu'on choisirait le meilleur titulaire possible. Quand le cabinet précédent dut s'occuper de la nomination d'un archiviste, il fit abstraction de toute considération d'ordre politique. Son choix tomba sur M. Doughty, nouveau venu au pays, mais que des aptitudes de premier ordre désignaient d'avance à ce poste, et ce choix a certainement fait honneur au pays. Plus tard, le poste d'archiviste adjoint fut confié à M. Edmond Roy, de Québec. Sans doute, en matière d'archives françaises, il faisait autorité, non seulement au Canada, mais en France; mais M. Fisher qui dirigeait alors le ministère de l'Agriculture fit abstraction de la question politique, et ne tenant compte que des aptitudes toutes spéciales de M. Roy, l'appela à ce poste, et ce choix fut acclamé par tous ceux qui s'intéressent aux archives. Si on n'a pas encore rempli cette vacance, j'exhorterais le ministre à confier ce poste au candidat qui est le mieux outillé pour ces fonctions délicates. Je n'ai aucun candidat à proposer au ministre, sauf celui que je lui ai déjà désigné de vive voix. J'ai suggéré le choix de M. Massicotte, aujourd'hui attaché au service du palais de Justice à Montréal, et si je ne me trompe, c'est un des électeurs du ministre. En matière de questions d'archives et de recherches historiques, M. Massicotte fait autorité.

M. CODERRE: Je dois dire au député de Rouville que M. Fabien Vanasse a été appelé à succéder à feu M. Roy.

M. LEMIEUX: Quand?

M. CODERRE: Il y a cinq ou six semaines. Cela va sans dire, le gouvernement devra bientôt donner un successeur au défunt imprimeur du roi. Dans la presse et dans le public, on mentionne plusieurs candidats, et si je ne me trompe, ces aspirants s'imposeront à l'approbation de l'honorable député, parce que tous sont doués des aptitudes voulues pour ce poste.

Je ne dois pas oublier d'offrir mes remerciements au député de Russell (M. Murphy) qui m'a fait bénéficier ici, ce soir même, des trésors de son expérience. J'ai parcouru les rapports présentés par les deux commissions qui ont fait enquête sur la situation du bureau d'imprimerie.

Les deux rapports concluent à l'érection d'un nouvel édifice, aussitôt que faire se pourra. Le crédit voulu pour le parachèvement des plans figure, non pas dans le budget à l'étude, mais au budget supplémentaire pour l'exercice. Quant à l'emplacement à choisir pour l'érection du bureau,

c'est là une question qui n'a pas encore été complètement réglée. A mon avis, il nous faudrait prendre une décision aussitôt que faire se pourra, afin de pouvoir réunir sous le même toit tous les services du bureau d'imprimerie. Récemment, il nous a fallu louer un autre édifice situé à l'angle des rues Dalhousie et York. Plusieurs raisons nous y ont déterminés. D'abord, au bureau d'imprimerie les installations sont insuffisantes pour tout le personnel de fonctionnaires et d'employés. En outre, d'après le rapport de l'architecte en chef du département des Travaux publics, cet édifice est dans un état dangereux, à cause de la surcharge. Comme le danger était imminent, le ministère des Travaux publics, s'autorisant du rapport en question, loua un autre bâtiment où se trouve aujourd'hui installé le service de la papeterie. Il n'y a pas de séparation de services. L'imprimeur du roi préside encore à toute la besogne. Ce crédit de $4,000 a été porté au budget, durant la maladie de feu M. Parmelee, afin de pourvoir au traitement d'un adjoint, eu égard au vif besoin qui s'en faisait alors sentir. Nous aurons bientôt un imprimeur du roi; seulement, je ne veux pas qu'on me fasse dire que l'imprimeur adjoint sera nommé dès que le crédit aura été adopté. A mon avis, il y va de l'intérêt du bureau d'imprimerie d'adopter ce crédit, en prévision de nouveaux besoins, et voilà pourquoi je prie l'honorable représentant de ne plus s'opposer à l'adoption de cet item.

M. MURPHY: Mon honorable ami veut-il me dire quelles seront les fonctions du sous-imprimeur du roi quand l'imprimeur du roi lui-même remplira ses fonctions?

M. CODERRE: L'imprimerie semble être la place où la classe ouvrière d'Ottawa va essayer de trouver de l'emploi. Elle y est toujours allée et je suppose qu'elle y ira toujours. J'ai visité l'imprimerie plusieurs fois et j'ai, à chaque occasion, trouvé un certain nombre d'hommes qui attendaient pour voir l'imprimeur du roi, en vue d'obtenir du travail. Il n'est pas prévu par la loi que ces gens puissent rendre l'existence pénible à l'imprimeur du roi pour obtenir de l'emploi, mais il doit les recevoir et essayer de leur donner du travail et quand il est occupé à cela, il lui est impossible de surveiller le travail de toute l'imprimerie.

M. GRAHAM: Même les ministres ont cet ennui.

M. CODERRE: Si la nomination d'un assistant devait débarrasser l'imprimeur du roi de ces quémandeurs, je conseillerais que la nomination soit faite aujourd'hui.

M. MURPHY: C'est un bureau de travail que vous désirez établir.

M. CODERRE: Nous savons tous que c'est un bureau de travail et il ne peut pas en être autrement. L'imprimeur du roi doit voir ces hommes et il ne peut pas le faire sans négliger des devoirs plus importants. Quelqu'un d'autre doit être là pour l'aider.

M. GRAHAM: Peut-être que mon honorable ami ne se formalisera pas si je lui donne un petit conseil, non pas que je suppose qu'il le suivra. Vous ne pouvez jamais prévoir quand vous semez ce que vous récoltez. J'ai acquis un peu d'expérience en imprimerie et je crois pouvoir aider à choisir un homme pour cet emploi, en tant qu'il s'agit de s'assurer des capacités. La loi déclare qu'il doit être publiciste ou imprimeur en activité depuis dix ans, mais c'est une erreur de croire que même l'écrivain le plus habile au monde serait apte à remplir cette position.

M. ROGERS: Seriez-vous compétent conformément à la loi?

M. GRAHAM: J'ai eu la pratique, je ne dis rien des autres capacités.

M. MURPHY: Si l'honorable député les possède le nommeriez-vous?

M. GRAHAM: Un homme n'est pas nécessairement apte à remplir cette position parce qu'il est éditeur d'un journal. L'intention de la loi est d'avoir un homme qui a eu de la pratique comme imprimeur ou comme éditeur compétent.

M. LEMIEUX: C'est précisément ce qu'est M. Taché.

M. GRAHAM: D'après moi, ce grand département qui est l'imprimerie du gouvernement devrait avoir à sa tête un homme d'une grande habileté comme directeur. Il devrait pouvoir diriger les hommes sous ses ordres, et non pas travailler lui-même méticuleusement à de petites choses, parce que la pierre de touche d'un bon organisateur n'est pas de travailler personnellement jusqu'à se tuer, mais c'est de faire exécuter le travail par les hommes qui sont sous lui. Si cet homme n'a pas une grande habileté comme directeur exécutif, il fera de l'imprimerie une bouteille à l'encre. Il y a là un grand nombre d'employés et il faut une habileté considérable pour diriger un établissement de cette dimension avec le minimum de friction et le maximum de bons résultats. En plus de la compétence comme directeur et des qualités exigées par

la loi, l'imprimeur du roi doit être au courant des affaires d'imprimerie de façon à ce qu'en parcourant les ateliers il puisse se rendre compte si le travail est bien fait. Il devrait être capable de voir par-dessus les têtes de ses subordonnés et de découvrir s'il y a des lacunes. Je voudrais faire comprendre à mon honorable ami que c'est une erreur de croire qu'un homme qui a été bon journaliste a des titres suffisants à cette position. Il doit être un organisateur d'une grande habileté exécutive et si vous voulez me permettre de le dire un peu brutalement, il doit savoir manier les hommes. La loi exige qu'il ait quelque connaissance de l'imprimerie et de la publication. Si mon honorable ami veut avoir un homme avec les qualités dont j'ai parlé, ce sera de peu d'importance qu'il puisse écrire ou non un article. Ce serait sans doute un avantage, mais ce n'est pas nécessaire et un homme pourrait avoir ces qualités et ne pas être du tout compétent pour occuper cette position.

M. PROULX: Je demanderai à mon honorable ami pourquoi on donne tant d'impression en dehors de l'imprimerie. Est-ce parce que le personnel est insuffisant ou simplement pour donner aux journaux conservateurs quelque chose pour se mettre sous la dent?

M. CODERRE: La raison a été donnée par l'honorable député de Russell (M. Murphy), il y a quelques minutes. C'est parce que le bâtiment est trop petit. Mon honorable ami peut être convaincu que nous pourrions trouver assez d'employés, mais nous n'avons pas de place pour les installer. Actuellement les ouvriers sont à l'étroit. Je sais que sous le régime précédent, l'honorable député de Russell avait l'intention d'inscrire au budget une certaine somme pour acheter un emplacement.

M. MURPHY: Elle a été inscrite au budget.

M. CODERRE: Les raisons militant en faveur de la construction d'un nouvel édifice devraient être plus impérieuses aujourd'hui. Avec un nouvel édifice suffisamment grand, il serait possible à l'administration de faire toutes les impressions nécessaires. C'est ce que la loi avait en vue.

M. PROULX: Quand on parcourt le rapport de l'auditeur général, on est surpris de voir combien on paye d'argent aux imprimeurs du dehors. Je citerai quelques-uns de ces item. Je commencerai par un chapitre qui intéressera, je n'en doute pas, le ministre des Travaux publics (M. Rogers). Le "Winnipeg Telegram" a reçu $15,365.16 pour impressions, et $4,972.75 pour annonces; le "Toronto World" $9,067.40 pour annonces; la "Southam Press' $19,005.35; le "News" $10,165.89 pour annonces; le "Mail and Empire" $12,641.71. Même l'"Orange Sentinel" a reçu un millier de dollars, $1,554.

M. GRAHAM: Combien a touché l'"Eye Opener"?

M. PROULX: L'" Eye Opener " de Calgary a eu $261.70. Le "St. John Standard", qui est reconnu l'organe de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), a reçu $13,415.33 pour impressions et $2,717.76 pour annonces; le "Quebec Chronicle", le journal conservateur anglais de Québec, a reçu $5,330.92 pour impressions et $5,645.60 pour annonces; "L'Evénement", l'organe du ministre des Postes (M. Pelletier), a reçu $18,728.73 pour impressions.

M. PELLETIER: Je n'ai pas d'organe.

M. PROULX: Mais ce n'est pas tout; en outre il a reçu $4,644.78 pour annonces; La "Gazette" de Montréal a reçu la part du lion: $24,903.55 pour impressions et $5,331.17 pour annonces; et la "Patrie" a reçu $18,110.37 pour impressions et $5,298 pour annonces. Je vois ici la "Southam Press"; il semble qu'elle a le don d'ubiquité; nous la voyons à Toronto, Montréal et Winnipeg. "Southam Press" à Montréal a reçu $12,788.39, "Le Citizen" d'Ottawa a eu $6,678.53 et l'"Ottawa Journal $3,835.70.

Un DEPUTE : Quelle somme a reçu le "Free Press".

M. PROULX: Le "Free Press" n'a reçu que $155.16. Le "Kingston Standard", un bon journal conservateur, a reçu $3,849.16 pour impressions et $3,544.95 pour annonces. Le "Lachute Watchman" a eu $176.19. L'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) a été plus raisonnable et plus modéré que les autres.

Le "London Free Press" a reçu $7,799.30; le "Dawson News" a touché $315 pour impressions et $3,711 pour annonces et le "Halifax Herald" a eu $9,812.52 pour impressions et $3,500.42 pour annonces. On me dit que l'éditeur de ce journal est un sénateur nommé par le gouvernement actuel. Le "Hamilton Spectator", un autre bon journal conservateur, a reçu $4,785.04 pour annonces et $180 pour impression.

Un DEPUTE : Combien a reçu le "Hamilton Times"?

M. PROULX: Il n'a pas reçu un sou.

Un DEPUTE : C'est très bien.

M. PROULX: Je suppose qu'il était trop rouge pour ce gouvernement. Le "Frédéricton Gleaner" a reçu $1,290.33 pour annonces et $932.02 pour impressions. Le "Charlottetown Examiner" a reçu $1,171.15 pour annonces et $1,881.69 pour impressions. Je ne les citerai pas tous, parce que ce serait trop long. Je ne dois pas oublier le "Brockville Times", il a reçu $675.88; mais je ne vois pas le nom du journal de mon honorable ami de Renfrew-Sud (M. Graham). Le "Belleville Intelligencer" a touché $1,571.75.

M. ROGERS: Combien ont touché les journaux dans le comté de Victoria (N.-E.) ?

M. GRAHAM: Ils ont eu la livraison gratuite sur un navire dans les deux dernières semaines.

M. PROULX: C'est étonnant de voir quelles sommes d'argent on paye aux imprimeurs du dehors. Certainement un fort montant de ces impressions pourrait se faire à l'imprimerie.

A propos des annonces, on en donne pour de petites entreprises de $100, $150 ou $900 dans environ une douzaine de journaux. C'est un pur gaspillage d'argent. Il devrait y avoir une économie à faire dans ce département, et j'espère que le secrétaire d'Etat arrêtera le coulage.

M. LEMIEUX: Il y a trois ou quatre ans, le ministre des Travaux Publics a reçu des reproches parce qu'il ne demandait pas de soumissions pour les annonces publiées dans les journaux. Où est mon honorable ami de Peel (M. Blain)? Se souvient-il qu'un soir, dans cette Chambre, il a déclaré la guerre au ministre des Travaux Publics d'alors, parce que, bien entendu, il n'avait pas demandé de soumissions pour les annonces?

J'aimerais à savoir ce qu'il pense maintenant de cette question. Mon honorable ami est un homme de principes et je suis certain qu'il n'approuve pas chez ses amis ce qu'il désapprouvait chez ses adversaires. Le Gouvernement dépense des centaines de milliers de dollars en annonces, dans les journaux conservateurs, sans demander de soumissions. Que pense l'honorable député d'un pareil état de choses? J'espère qu'il daignera répondre à ma question.

M. MURPHY: Le secrétaire d'Etat dit-il que les plans ont été préparés pour une nouvelle imprimerie?

M. CODERRE: Non. Dans le budget supplémentaire de cette année il y aura un crédit affecté à la préparation de ces plans. Quant à l'achat du terrain pour ce bâtiment, la question a été étudiée et discutée, mais aucune décision n'a encore été prise.

M. MURPHY: A propos de l'emplacement de cette nouvelle imprimerie, je conseillerais à mon honorable ami d'amener ses collègues à prendre, dans cette affaire, l'attitude qu'ils prennent chaque fois que nous avons l'occasion de critiquer quelques-unes de leurs décisions. Ils ne manquent jamais de nous répondre: "C'est ce que vous avez fait vous-mêmes".

Si, dans la présente circonstance, ils veulent suivre l'exemple de leurs prédécesseurs, l'opposition n'aura rien à leur reprocher. Le terrain qu'il était d'abord question d'acheter, est celui que j'ai déjà mentionné à l'époque où l'honorable M. Roche était secrétaire d'Etat. C'est le terrain sur lequel est construite l'ancienne gare du chemin de fer St. Lawrence-Ottawa, borné au nord et au sud par les rues Sussex et Dalhousie, à l'est par la rue Botelier et à l'ouest par la place Bingham. C'est un terrain assez vaste, qui a l'avantage d'être à proximité d'une voie ferrée. Il offre toutes les conditions requises sous le rapport de l'air et de la lumière et qui se prêterait à tous les agrandissements qui pourraient devenir nécessaires d'ici à 50 ans.

Je n'ai pas été peu surpris d'entendre mon honorable ami dire que le nombre des employés, à l'imprimerie, dépasse maintenant 1,200. Dans ce cas, il n'est pas étonnant qu'on ait été obligé de transporter une partie de l'installation ailleurs. Le dernier rapport qui a été déposé porte le nombre de ces employés à 750, je crois. Je ne conçois pas que le travail ait assez augmenté depuis deux ans pour rendre nécessaire l'engagement de 1,200 employés.

Quoi qu'il en soit, c'est une question sur laquelle nous aurons de plus longues explications lorsque le budget principal de l'honorable ministre sera mis en discussion.

La Chambre me pardonnera d'insister sur la nécessité d'une nouvelle imprimerie et l'acquisition immédiate d'un terrain convenable. L'honorable ministre n'est pas tenu

de suivre mes conseils ni ceux de l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham). Cependant, à titre de citoyen d'Ottawa, né dans cette ville et y ayant constamment vécu, je suis en état d'affirmer qu'il n'y a pas d'endroit plus propice dans toute la ville d'Ottawa que celui que je viens de mentionner. Entre autres avantages, une imprimerie à cet endroit serait à proximité du quartier habité par la très grande partie du personnel de cet établissement et connu sous le nom de la basse-ville.

M. ROGERS: Que pensez-vous d'une imprimerie sur la rue Wellington?

M. MURPHY: Je n'approuverais pas du tout ce choix. Je crois savoir que c'est l'intention de l'honorable ministre de faire construire de très jolis édifices sur la rue Wellington. La partie de l'imprimerie affectée aux bureaux peut-être un beau monument d'architecture, mais la plus grande partie du bâtiment devra nécessairement ressembler plus ou moins à une manufacture; il faudra un local pour les chaudières; il faudra construire une haute cheminée; il y aura la fumée et tous les inconvénients qu'offre généralement la proximité d'une manufacture. Pour cette raison, je ne voudrais pas d'une imprimerie sur la rue Wellington.

Pour revenir à l'emplacement que j'ai mentionné, les bureaux et les magasins pourraient être en façade sur la rue Sussex et c'est cette partie du monument que le public verrait en allant à Rockliffe. L'imprimerie proprement dite, les ateliers, seraient sur la rue Dalhousie et à proximité de la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique. C'est ce qu'on avait en vue quand ce terrain a été proposé et presque définitivement accepté. Quand le Gouvernement actuel a été appelé au pouvoir, il y avait dans le budget un crédit de $100,000 qui devait être employé à l'achat du terrain.

M. ROGERS: Il faudrait démolir l'imprimerie actuelle.

M. MURPHY: Oui, ce bâtiment est très laid et devrait être démoli pour embellir le parc et la pointe Nepean. Si l'emplacement que j'ai mentionné est choisi, le ministre des Travaux Publics et le secrétaire d'Etat n'auront aucune critique à redouter de l'opposition.

M. NESBITT: Pourquoi a-t-on besoin d'un adjoint à l'imprimeur du roi? Quelle position occupe l'imprimeur du roi et son adjoint? Je n'ai pas d'objection à ce que tous les départements aient un personnel suffisant. Je ne suis pas opposé à ce que l'on fasse les dépenses nécessaires pour le service, mais je suis opposé à toute dépense inutile, dans le service public, comme dans le service des entreprises particulières. Je ne vois pas la nécessité de deux imprimeurs du roi.

M. CODERRE: J'ai donné ces explications à la Chambre il y a quelques instants, mais je n'ai pas d'objection à les répéter pour l'avantage de mon honorable ami. Ce crédit de $4,000 est pour pourvoir au traitement d'un adjoint à l'imprimeur du roi et a été inscrit au budget quelques semaines ou un mois avant la mort de M. Parmelee. Comme l'imprimeur du roi était malade depuis cinq ou six mois, j'ai cru qu'il serait nécessaire, dans l'intérêt du service, de nommer un adjoint à ce fonctionnaire et j'ai soumis la proposition au conseil. Mais il n'y avait pas d'argent pour payer cet adjoint et comme le budget était en préparation, nous avons inscrit ce crédit de $4,000. Bien que l'imprimeur du roi soit décédé depuis, et bien que son successeur doive être nommé bientôt, je crois que ce crédit doit être voté pour le cas où nous nous trouverions de nouveau dans la necessité de nommer un adjoint. J'ai dit aussi que je considère la nomination de ce fonctionnaire comme absolument nécessaire, car l'imprimeur du roi a plus de travail qu'on en peut exiger d'un seul homme.

M. LEMIEUX: M. Parmelee avait-il un adjoint?

M. CODERRE: Non, mais mon honorable ami doit savoir que lorsque M. Parmelee fut nommé, un aide lui fut donné dans la personne de M. McMahon, qui était surintendant de l'imprimerie. Je crois que la nomination de M. McMahon comme surintendant de l'imprimerie a été faite en même temps que celle de M. Parmelee, comme imprimeur du roi. Nous avions alors à cette époque un imprimeur du roi, un imprimeur du roi adjoint et un surintendant de l'imprimerie. Cependant, le travail dans ce département n'était pas, en 1908, aussi considérable qu'à présent. Pour toutes ces raisons, nous avons cru qu'il serait prudent de faire voter ce crédit, pour le cas où la nomination d'un adjoint à l'imprimeur du roi deviendrait nécessaire.

M. MARCIL: A quelle somme le ministre estime-t-il le travail fait à l'imprimerie?

M. CODERRE: Environ $1,500,000.

M. MARCIL: Quelle partie est donnée au dehors?

M. CODERRE: Je ne saurais dire au juste, mais je crois que c'est environ $400,000.

M. MARCIL: Le gouvernement a-t-il déjà songé à décentraliser ce service, en installant des imprimeries dans différentes parties du pays et principalement dans l'Ouest? Des personnes bien au courant de la question sont d'avis que la centralisation de ce service occasionne beaucoup de dépenses inutiles. Le Gouvernement s'est-il jamais occupé de cette question?

M. CODERRE: Je n'en ai jamais entendu parler.

M. MARCIL: Se propose-t-on d'introduire quelques changements concernant l'impression des documents en français? Par le passé, cette question a causé de nombreux ennuis et, l'autre jour encore, certaines estimations budgétaires qui ont été mises en discussion, n'étaient pas imprimées en français. Il y a quelques années, lorsque j'avais l'honneur de présider aux délibérations de cette Chambre, j'ai pris des renseignements à ce sujet et j'ai su que la règle était à l'imprimerie d'imprimer et de distribuer les documents anglais d'abord et de s'occuper des documents français ensuite. Il n'y a pas de doute que la grande majorité des membres de cette Chambre comprend l'anglais, mais le retard apporté à la publication des documents français est une source d'inconvénients pour les députés français, les journaux français et la population de langue française en général.

M. CODERRE: Conformément aux désirs de l'honorable premier ministre et aux miens, naturellement, j'ai inscrit dans ce budget un crédit qui, s'il est voté, pourvoira au traitement de trois traducteurs français, pour l'imprimerie. La version française des rapports du département du Commerce, du bureau des assurances et de l'auditeur général subit trop de retards. Après m'être renseigné auprès du chef des traducteurs de la Chambre, M. Desaulniers, j'en suis venu à la conclusion que ces rapports peuvent être traduits à l'imprimerie même. Je crois que cette réforme fera disparaître les inconvénients dont parle mon honorable ami.

M. MARCIL: Dois-je comprendre que dans les divers départements il se trouve des traducteurs ?

M. CODERRE: Je sais qu'il y a deux traducteurs dans la division des Mines, M. Sauvalle et M. Paradis; aussi, qu'il y a des traducteurs dans le département de la Marine et des Pêcheries. Quant aux autres départements, je n'ai pas de renseignements.

M. MARCIL: L'honorable ministre se rend compte, sans doute, que c'est du gaspillage que d'imprimer des documents en retard. L'impression du français devrait marcher de front avec l'impression de l'anglais. Depuis deux ou trois ans, il y a eu progrès de ce côté, mais on pourrait faire mieux encore. Les deux textes devraient être transmis à l'imprimeur du roi et l'impression s'en faire simultanément. J'espère que le ministre va s'occuper de la question, car il importe que toute notre population soit à même de se renseigner en ce qui regarde les affaires publiques. Les députés de langue française distribuent un grand nombre de Livres bleus et autres publications, mais si ces publications paraissent tard en français, elles n'ont que peu ou point de valeur. J'ai confiance que le ministre va signaler son arrivée aux affaires en posant une règle pratique en cette matière. Cela peut se faire sans plus de frais, et l'effet sera de permettre de tirer bon parti des sommes préalablement dépensées.

M. LEMIEUX: Je tiens à dire quelques mots en français, et je m'adresse spécialement à vous, monsieur le Président (M. Blondin).

Il s'agit de la traduction des procès-verbaux de cette Chambre. Je ne sais pas qui fait cette traduction; mais, franchement, c'est déplorable. J'ai sous les yeux le n° 19 de ces procès-verbaux, et j'y ai relevé, au crayon, au moins cent cinquante barbarismes, anglicismes—j'allais dire bêtises....

Je n'en dirai pas davantage. Je n'ai pas voulu remettre cet exemplaire à l'Orateur, mais je vais le remettre au vice-président de la Chambre. Je sais qu'il a pris beaucoup d'intérêt à la nomination d'un nouveau bureau de traducteurs, et nous avons applaudi à cette sage détermination; mais encore faut-il que ces traducteurs soient compétents.

Je veux en appeler à l'honorable ministre des Postes, au secrétaire d'Etat et au vice-président de la Chambre.....

M. RAINVILLE: Est-ce que cette traduction est faite par les traducteurs du hansard?

M. LEMIEUX: Je ne saurais le dire, mais je ne le pense pas. Je crois que ce sont les traducteurs de la Chambre des

communes. Le hansard, c'est-à-dire les Débats officiels de la Chambre sont traduits par les traducteurs du hansard. Mais la traduction des procès-verbaux de la Chambre est faite par des traducteurs nommés par l'Orateur et le comité de régie interne de cette Chambre.

Je m'en vais vous soumettre, monsieur, le procès-verbal n° 19, et vous constaterez avec moi que si nous devons payer un traitement aux traducteurs qui ont été nommés par vous, au moins devons-nous nous attendre à ce qu'ils fassent une traduction convenable.

M. PAQUET: Monsieur le Président, est-ce que la traduction des procès-verbaux a été faite par les employés qui ont été nommés par vous?

L'hon. L. P. PELLETIER: La traduction dont l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) vient de faire mention, n'a pas été faite par les traducteurs nommés depuis la dernière session. D'après les renseignements que l'on vient de me donner, la traduction en question a été faite par d'anciens employés de cette Chambre, sur la compétence desquels il ne paraît pas y avoir eu jusqu'à présent aucun doute. Cependant, j'admets, avec l'honorable député, qu'en jetant un simple coup d'œil, comme je viens de le faire, sur le procès-verbal, qu'il a certainement raison de se plaindre de cette traduction. Il peut se faire que le fonctionnaire responsable n'ait pas pu surveiller et contrôler ce travail comme il aurait dû le faire. Je puis assurer à l'honorable député que, dès demain matin, je vais m'enquérir des faits et voir ce qui en est.

Je tiens cependant à faire observer que ce ne sont pas les nouveaux traducteurs nommés récemment qui font ce travail-là. Ils font la traduction qui, auparavant, se faisait beaucoup plus lentement qu'aujourd'hui, parce qu'elle était alors distribuée un peu partout dans le pays. Ce travail-là ne se fait plus dehors maintenant, mais il est concentré dans le même bureau. Cela a mis fin à l'un des retards dont l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) s'est plaint tout à l'heure. Il y a là une grande amélioration due au fait que, aujourd'hui, nous avons ces traducteurs sous la main et sur les lieux.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, la plainte faite par l'honorable député de Rouville me paraît, à première vue, bien fondée, et je lui assure que, dès demain matin, je verrai à ce que la chose ne se renouvelle pas.

M. PROULX: Le tarif des annonces a-t-il été augmenté depuis que le présent ministère est constitué?

M. CODERRE: Je ne saurais l'affirmer catégoriquement, mais je ne pense pas. En ce qui me concerne, je n'ai sanctionné aucun relèvement des prix.

M. MURPHY: Il existait un tarif pour les impressions exécutées dans la région à l'est de Port-Arthur, et un tarif plus élevé pour les impressions exécutées à l'ouest de Port-Arthur. Ces taux ont-ils été modifiés?

M. CODERDE: Ils n'ont pas été modifiés.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre a-t-il fait quelque chose en vue de la nomination de M. Vanasse comme aide de l'archiviste du Dominion, M. Doughty?

M. CODERRE: Oui, il a été recommandé par la commission du service civil.

M. LEMIEUX: Le ministre ne l'ignore pas, cet emploi requiert des aptitudes bien spéciales. La nomination de M. Vanasse a-t-elle été approuvée par le Dr Doughty?

M. CODERRE: Je connais M. Vanasse depuis nombre d'années; je le sais bon écrivain et versé dans les recherches historiques. Je dois avouer que son nom ne m'avait pas été suggéré par M. Doughty. C'est moi qui ai signalé son nom à M. Doughty, qui le connaissait bien et a déclaré qu'il serait très satisfait de la nomination de M. Vanasse.

M. LEMIEUX: Si le Dr Doughty est satisfait, je ne serai pas plus difficile que lui. Je suis bien persuadé que M. Vanasse fera un bon aide, mais je tenais à savoir si le Dr Doughty l'avait recommandé.

M. SINCLAIR: Les impressions qui s'exécutent hors de l'imprimerie du gouvernement sont-elles adjugées par voie de publicité et concurrence?

M. CODERRE: Ce n'est pas généralement le cas. Nous faisons parfois appel de soumissions, mais, en règle générale, ces travaux sont payés aux prix fixés dans le tarif de l'imprimerie du gouvernement.

M. SINCLAIR: Dans le cas d'avis à publier, qui décide quels journaux les publieront?

M. CODERRE: C'est moi.

M. SINCLAIR: Avez-vous une liste des journaux à qui vous accordez ces impressions?

M. CODERE: Lorsque le présent ministère fut formé il se trouvait une liste au département, mais je dois reconnaître qu'elle a été corrigée.

M. SINCLAIR: Quelles démarches doit-on faire pour se faire inscrire sur cette liste?

M. CODERRE: Des membres de la députation m'ont écrit demandant que tel ou tel journal fût inscrit sur la liste, et je me suis rendu à leurs demandes dans presque tous les cas.

M. LEMIEUX: Adjugeriez-vous l'impression de tels avis à des feuilles libérales?

M. CODERRE: Assurément.

M. LEMIEUX: Merci.

M. PROULX: Les taux sont-ils les mêmes pour toutes les entreprises d'impressions, sans égard à l'importance?

M. CODERRE: Oui, sauf dans les cas où des soumissions ont été demandées. Les prix sont fixés conformément au tarif de l'imprimerie du gouvernement, qui est de tant de la page, quelle que soit l'importance de l'ouvrage.

M. GRAHAM: Lorsqu'il s'agira de construire un nouveau bâtiment pour l'imprimerie du gouvernement, il y aura lieu de prendre toutes les mesures nécessaires pour en assurer la ventilation.

Dans une imprimerie, il y a lieu de tenir compte de deux ou trois choses. En premier lieu, il faut abondance de lumière, car le travail de l'imprimeur est peut-être celui qui fatigue le plus la vue. Si l'éclairage est insuffisant, non seulement le travail ne peut-il se faire, mais la vue des employés est bientôt atteinte. Un bon éclairage est de première nécessité, et si j'étais secrétaire d'Etat, j'insisterais pour que les plans ne fussent dressés qu'à la suite de la visite d'un des établissements les plus importants de notre continent, afin qu'on sache exactement ce qu'il y a lieu de faire. Si l'on construit un bâtiment convenable tout au plus pour une entreprise industrielle quelconque, les imprimeurs, correcteurs d'épreuve, typographes et pressiers que l'on mettra à y travailler ne feront pas bien leur besogne, et les employés en souffriront grandement. Il faut, en second lieu, assurer la parfaite ventilation de l'établissement. C'est le point faible de la plupart des édifices du gouvernement.

M. HAZEN: Sans excepter celui-ci.

M. GRAHAM: Nul édifice ne me paraît faire exception. Lorsqu'on reçoit des députations dans certaines de ces pièces, l'air se vicie à tel point qu'il devient impossible de penser et que chacun se sent alourdi. On ouvre alors la fenêtre et l'on attend que l'air se soit purifié; dans l'intervalle, la pièce se refroidit et les gens sont exposés à contracter de graves maladies. En outre, la fumée qu'exhalent les machines à composer, les odeurs qui se dégagent des encres et d'autres objets divers rendent le besoin d'une ventilation parfaite plus impérieux dans une imprimerie qu'en tout autre établissement industriel. Un atelier d'impressions ne saurait être construit d'après le même plan qu'une manufacture ordinaire.

M. MURPHY: Qu'on me permette de compléter les observations de mon honorable collègue en disant au Secrétaire d'Etat que les points essentiels que mon honorable ami vient de signaler ont été observés dans la construction du nouvel édifice de la Curtis Publishing Company, à Philadelphie; de celui de la Doubleday-Page Company, à Garden-City (Long-Island); d'un nouvel édifice de l'Indiana, non loin de Chicago, ainsi que des parties nouvelles de l'imprimerie nationale des Etats-Unis, à Washington. Lorsque, il y a quelques années, il fut question de nouvelles installations pour l'imprimerie nationale, j'allai visiter ces divers édifices et pus constater qu'on y avait tenu compte de tous les détails mentionnés par mon honorable ami de Renfrew-sud. Le ministre devrait aller visiter lui-même ces édifices ou y envoyer l'architecte chargé de tracer les plans, afin que la nouvelle imprimerie nationale d'Ottawa soit munie de tous ces perfectionnements pour le plus grand bien du personnel et la plus grande efficacité du travail.

M. CODERRE: Je ne manquerai pas de prendre note des observations des honorables membres de la gauche sur ce point, et je conseillerai à l'architecte d'aller visiter les établissements en question avant de tracer ses plans.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de nous dire si les typographes et imprimeurs de l'imprimerie nationale font tous partie de l'union, et quel est le nombre des typographes de langue française et de ceux de langue anglaise? Le travail est-il accompli indifféremment par les typographes anglais et français? Le retard qu'accuse la distribution de la version française des Livres bleus ne provient-il pas de ce que les typographes français ne sont pas assez nombreux?

M. CODERRE: Je ne crois pas que tous les typographes appartiennent à l'union, mais le plus grand nombre en fait partie. Leur rémunération est conforme aux prescriptions de la loi concernant l'Imprimerie Nationale; autrement dit, ils reçoivent le salaire qui prévaut à Montréal et à Toronto. Une entente est intervenue entre l'union et les patrons de Montréal et de Toronto, dont nous sommes tenus jusqu'à un certain point d'observer les stitpulations. Je crois qu'à cet égard nos employés n'ont guère à se plaindre. J'ai dû récemment augmenter légèrement le chiffre de leur salaire, mais ce ne fut qu'après avoir obtenu la preuve que leur salaire était inférieur à celui que reçoivent à Toronto et Montréal les ouvriers de cette catégorie. Je ne saurais dire au juste quel est le nombre respectif de typographes de langue française et de langue anglaise.

M. MARCIL: La somme de travail est la même dans les deux langues, n'est-ce pas?

M. CODERRE: Oui.

M. MARCIL: Dans ce cas, chaque typographe doit être capable de composer dans les deux langues?

M. CODERRE: Je crois qu'ils le font.

M. MARCIL: La seule chose dont on se plaigne, c'est que toutes les impressions en anglais se font avant qu'on ne s'occupe de la version française. On pourrait s'arranger pour que l'impression dans les deux langues se fasse simultanément; ce serait le moyen d'écarter toute cause de mécontentement.

M. CODERRE: Le retard était attribuable à des causes diverses, notamment à ce que la traduction se faisait attendre beaucoup trop longtemps. Je sais que l'impression de la version française des "Débats" s'imprime maintenant à peu près en même temps que la version anglaise. M. Desaulniers m'a dit que la traduction se fait d'après le manuscrit anglais; on n'attend plus que la version anglaise soit imprimée. Une autre cause de retard, c'est, ainsi que l'a fait observer l'honorable député de Bonaventure, que l'impression ne se fait pas simultanément dans les deux langues. Je ne sais si cela pourrait se faire, étant donné l'espace dont nous disposons. Je me plais à espérer que nous aurons bientôt un autre bâtiment et que l'impression pourra alors se faire simultanément dans les deux langues.

M. MARCIL: Les deux langues étant reconnues comme officielles, il serait très important, à mon avis, d'établir une division française à l'Imprimerie. Comme tous les documents doivent être imprimés dans les deux langues, le service ne deviendra réellement satisfaisant que lorsqu'on aura établi une division française, où la version française pourra être imprimée en même temps que l'anglaise.

M. MARTIN: Quelles sont les heures de travail?

M. CODERRE: Quarante-huit heures par semaine.

M. MARTIN: Est-ce l'intention du ministre d'établir la loi de huit heures?

M. CODERRE: Elle est appliquée aujourd'hui.

M. MURPHY: Me permettra-t-on d'ajouter encore un mot au sujet de la version française des "Débats"? Mon honorable collègue de Bonaventure (M. Marcil) vient de signaler un détail dont on s'est occupé il y a quatre ans, à l'époque où M. le juge Gervais, alors représentant de Montréal, était président du comité des débats. Par ses soins et par ceux du comité, des mesures avaient été prises de concert avec l'Imprimerie, grâce auxquelles la version française des "Débats" put être imprimée beaucoup plus tôt que d'habitude. On rédigea et imprima un règlement dont le secrétaire d'Etat trouvera la copie à l'Imprimerie sinon au ministère. A ce temps-là, on effectua certains changements à l'égard de la traduction, de la livraison et de l'envoi de la copie à l'Imprimerie, et de la correction des épreuves, dans le but d'obtenir la publication des deux versions en même temps, ou du moins à aussi bref délai que possible. Il s'ensuivit une amélioration sensible, et je ne doute pas que mon honorable ami s'en tienne à cette méthode.

Le retard qui se produit parfois tient à des causes multiples, mais quand il y a bonne entente entre les services parlementaires et l'Imprimerie, la publication de la version française des divers documents subit rarement de retard sérieux. Il suffit d'avoir constamment l'œil aux détails du travail et d'un peu de bonne volonté de la part de ceux qui sont chargés de l'exécuter. S'il en est ainsi, mon honorable ami constatera que la version française peut être imprimée à peu près en même temps que l'anglaise, comme cela doit être.

M. MARCIL: Le changement effectué par M. Gervais consistait principalement en ce que les sténographes fournissent en même temps leur copie à l'Imprimerie et aux traducteurs. La traduction se faisait

pendant qu'on imprimait la version anglaise. La copie en français était ensuite envoyée à l'Imprimerie, où il y avait deux correcteurs d'épreuves; de cette façon, la version française des "Débats" était prête 24 heures après la version anglaise. Le résultat fut très satisfaisant à tous égards. Je ne sais si cet état de choses subsiste encore; mais ce n'est pas tant de la version française des "Débats" que nous avons à nous plaindre que de celle des autres rapports.

M. PELLETIER: Le comité serait peut-être curieux de savoir ce que les traducteurs ont accompli. J'ai par devers moi un état indiquant la somme de traduction faite depuis le 1er juillet 1912 jusqu'au 27 janvier 1913, soit en à peu près six mois. Le nombre de pages traduites fut de 6,904. J'ai aussi un état indiquant que sous le nouveau régime, du 16 septembre 1913 au 28 janvier 1914, soit en quatre mois seulement, le nombre des pages traduites s'est élevé à 9,206.

M. LEMIEUX: Cet état fait-il voir quels sont ceux des rapports et des Livres bleus que l'on a traduits?

M. PELLETIER: Oui, les moindres détails y sont notés. Il y est fait mention du rapport du comité de l'agriculture et de la colonisation, du rapport du directeur général du service vétérinaire, de celui de la commission des chemins de fer, de ceux de la commission de l'enseignement professionnel, du ministère des Affaires navales, du directeur général des Postes, etc. Ainsi, on a pu traduire 9,206 pages en quatre mois du nouveau régime, tandis qu'en six mois de l'ancien on n'en traduisait que 6,904. Il y a donc amélioration sensible.

M. MARCIL: Les traducteurs ont-ils encore à se plaindre de l'Imprimerie nationale? Ils avaient l'habitude de prétendre que lorsqu'ils avaient envoyé leur copie à l'Imprimeur, il s'écoulait des semaines et parfois même des mois avant qu'on s'en occupât. Ils s'en prenaient à l'Imprimerie. A-t-on mis ordre à cela? Le personnel de l'Imprimerie s'occupe-t-il de la version française dès qu'il reçoit la copie?

M. PELLETIER: Nous nous en informerons.

M. MARCIL: Si le personnel de l'Imprimerie se mettait à l'œuvre dès qu'il reçoit la traduction française, nul ne trouverait plus à redire.

M. CODERRE: Si l'on tient à avoir les rapports dans les deux langues, je crois qu'il faudra faire exécuter cette partie du travail en dehors.

M. LEMIEUX: Vu que le Gouvernement a nommé des traducteurs de plus et qu'il a sensiblement augmenté le personnel, il n'y a pas de raison qui nous empêche de tenter d'obtenir en même temps les rapports en anglais et en français. C'est une question de droit que nous agitons à chaque session depuis des années, sans obtenir de résultats.

Je suis prêt à admettre que le Gouvernement a bien fait l'an dernier lorsqu'il a augmenté le nombre des traducteurs; puisqu'il a commencé, pourquoi n'achève-t-il pas son œuvre. Le public s'attend que les Livres bleus seront distribués à l'élément français comme à l'élément anglais de la population. Ils devraient être publiés en même temps, et mon honorable ami devrait y voir maintenant que la copie arrive à temps. Mon honorable ami s'est occupé de journalisme pendant plusieurs années; moi aussi, ainsi que le représentant de Bonaventure (M. Marcil); et nous savons tous qu'un Livre bleu français d'Ottawa était un objet constant de risée pour les rédacteurs des journaux français. Lorsqu'un journaliste canadien-français voulait citer un extrait d'un Livre bleu, du rapport de l'auditeur général ou de celui du directeur général des Postes, ou de tout autre rapport, il lui fallait attendre un an au moins avant de pouvoir se le procurer. Cela n'est pas juste. Le résultat a été que la population de notre province a été privée des avantages qu'offraient les renseignements contenus dans les Livres bleus. Les députés pouvaient en adresser un certain nombre à leurs électeurs. Les journalistes devaient traduire les Livres bleus imprimés en anglais et, de fait, la presse de la province de Québec et une partie des journaux des Provinces maritimes étaient privés des renseignements contenus dans ces publications.

Or, nous avons réorganisé le bureau des traducteurs. Je crois que nous avons nommé de bons traducteurs, sauf ceux qui ont traduit cette partie des Journaux de la Chambre. Il faut maintenant mettre la dernière main et faire en sorte que les Livres bleus soient publiés et distribués en même temps en anglais et en français. Si monsieur le secrétaire d'Etat peut parvenir à ce résultat, il aura bien mérité de sa province.

M. CODERRE: J'ai déjà tenté de faire quelque chose en ce sens-là.

M. PELLETIER: Il m'est arrivé à peu près la même chose dans mon département. J'aurais voulu déposer en même temps sur

le bureau de la Chambre, comme la loi le prescrit, les deux versions du rapport de mon département. Nous avons pris l'Imprimerie à partie et tâché d'obtenir la version française en même temps que la version anglaise, mais on dit que cela ne se peut pas, que c'est absolument impossible. Nous n'avons, dit-on, ni assez d'espace, ni assez d'hommes. Si nous avions une imprimerie comme celle que le représentant de Russell a suggérée avec beaucoup d'à-propos, nous pourrions faire ce travail, mais il ne saurait en être question; nous ne le pouvons pas. J'ai supplié M. le secrétaire d'Etat de faire imprimer le rapport ailleurs, mais l'Imprimerie a entrepris le travail et il est trop tard pour le faire exécuter ailleurs. Il n'y a pas assez d'espace, ni assez d'hommes pour publier les deux versions en même temps. L'idée émise par le représentant de Rouville est très acceptable. Si l'imprimerie ne peut pas exécuter les travaux, elle ne devrait pas s'en charger. Que les travaux soient faits ailleurs et ayons-les comme nous devrions les avoir.

M. LEMIEUX: Je pourrais citer un rapport sur l'immigration dont le ministre de l'Intérieur s'est servi l'an dernier. Ce rapport, très intéressant, a été préparé par M. Asselin, et il était bien rédigé, comme mon honorable ami le sait. Je demande ce rapport depuis l'an dernier, mais je ne puis pas l'obtenir.

M. CODERRE: En français?

M. LEMIEUX: En français. Il a été rédigé en cette langue. C'est un rapport très important et j'aimerais l'avoir. Je me suis toujours intéressé profondément à la question de l'immigration venue de France ou de Belgique, mais jusqu'à ce jour je n'ai pas pu me procurer le rapport. Celui-ci a été transmis il y a près de deux ans; pourtant, nous n'avons pu en obtenir qu'une copie préparée à la machine à écrire. Il n'est pas juste que les députés de langue française aient à attendre si longtemps un rapport qui offre un intérêt spécial pour notre province.

M. MARCIL: Je désire rappeler au comité que la version française est aussi officielle que la version anglaise. Nous parlons toujours de la traduction de ces documents en français, mais nous ne devons pas perdre de vue que la publication d'un document en français est aussi difficile que sa publication en anglais. Je pourrais rappeler la situation fâcheuse où je me suis trouvé il y a deux ans à mon retour de France. J'avais rencontré là-bas des hommes publics qui désiraient se familiariser avec les affaires administratives du Canada et m'avaient prié de leur envoyer des renseignements sur ce sujet. Je me suis rendu à la bibliothèque et j'ai souvent été obligé d'envoyer des Livres bleus imprimés en anglais à cause du retard apporté à l'impression de la version française.

Les traducteurs français disent: nous nous sommes acquittées de notre tâche; c'est l'imprimerie qui est en faute. J'espère que cet inconvénient disparaîtra si nous obtenons une nouvelle imprimerie. Le Canada fait de grandes enjambées; notre commerce avec la France a atteint $15,000,000; notre commerce avec les pays de l'Europe augmente rapidement, et j'espère que le Gouvernement verra à ce que le français ait sa part légitime dans la préparation des publications officielles.

M. LEMIEUX: Je dois dire à l'honorable secrétaire d'Etat que je crois à la nécessité de nommer un imprimeur du roi possédant parfaitement les deux langues et pouvant rendre justice aux deux nationalités.

C'est un des motifs pour lesquels j'insiste sur la nomination de M. Taché, qui est parfaitement compétent, et comme il connaît bien les besoins des deux langues officielles du pays, il verrait à ce que justice soit faite aux deux nationalités.

M. MURPHY: Bien que le secrétaire d'Etat ait à se disculper de certaines fautes, une bonne partie des critiques causées par le retard apporté à l'impression des publications françaises ne concernent pas son département. L'Imprimerie devrait être ce que son nom indique; la traduction ne devrait pas tomber dans ses attributions. Il ne devrait pas y avoir de traducteurs là.

On devrait lui fournir la copie prête pour l'impression, sans l'ingérence d'une autre catégorie de gens, de même qu'on la fournit aux autres imprimeries. C'est une erreur de confondre l'impression et la traduction. La traduction devrait se faire indépendamment de l'imprimerie. Si je mentionne ceci, c'est qu'une grande partie de la discussion a été causée par le retard qui provient de la traduction, selon moi. Ce retard, je dois le dire en toute justice, ne doit pas être attribué à mon honorable ami ni aux employés de l'imprimerie qui ne doivent être tenus qu'à l'impression des documents, et non à leur traduction.

Au sujet de l'importante question posée par le député d'Oxford (M. Nesbitt) concernant le nouvel emploi d'imprimeur-adjoint, monsieur le secrétaire d'Etat a répondu très poliment sans donner beaucoup de renseignements, de sorte que la curiosité de l'honorable député n'est qu'à moitié satisfaite. Est-ce l'intention de remplir cet emploi en accordant de l'avancement à un employé du département?

M. CODERRE: La question n'a été mise à l'étude que dernièrement à cause de la maladie et du trépas de M. Parmelee. Mon honorable ami le sait, les noms qui ont été mentionnés ne sont pas ceux d'employés actuels de l'imprimerie.

M. MURPHY: Je demande au ministre si, lorsqu'il fera un choix, il accordera de l'avancement à quelque employé de l'imprimerie.

M. CODERRE: Je n'en suis pas certain. Quant à moi, je voudrais pourvoir à cet emploi, mais je ne sais pas encore si quelqu'un obtiendra de l'avancement. Cet aspect de la question n'a pas encore été étudié. Je m'efforcerai, il va sans dire, de faire ce que je croirai le mieux pour l'imprimerie. Il y a des chefs de service qui réussissent bien comme tels. Je me demande s'ils pourraient remplir l'emploi d'imprimeur du roi. Cet emploi exige quelque chose de plus que la connaissance de la comptabilité; l'imprimeur doit avoir des talents d'administrateur. La question devra être réservée pendant quelques jours.

M. LEMIEUX: Jusqu'après la session.

M. CODERRE: Non, mais pendant quelque temps.

M. MURPHY: La nomination sera-t-elle faite par la commission du service civil?

M. CODERRE: Aux termes de la loi, elle devra être faite par la commission du service civil.

M. NESBITT: C'est-à-dire que les candidats devront subir un examen?

M. CODERRE: Je n'en sais rien. Les prescriptions de la loi seront observées.

M. NESBITT: La loi exige que chacun subisse un examen avant d'être recommandé par la commission du service civil.

M. CODERRE: Dans le présent cas, vu qu'il s'agit d'un emploi technique, je crois qu'il ne serait pas besoin d'examen. Aux termes de l'article 21 de la loi, la commission pourrait émettre un certificat et, cela étant, je ne pense pas qu'elle serait tenue de faire subir un examen de concours.

M. NESBITT: J'ai entendu avec plaisir l'honorable ministre dire à mon honorable ami (M. Murphy), que dans cette nomination il ne considérerait que les aptitudes de la personne à remplir la charge. Mon honorable ami suivra-t-il cette politique?

M. CODERRE: Oui, c'est mon intention.

M. NESBITT: J'espère que l'honorable ministre tiendra sa parole, parce que c'est dans cet esprit que je voudrais voir administrer le service public. S'il ne trouve pas dans son département une personne capable de bien remplir la charge au point de vue administratif, et s'il va chercher au dehors la personne qui devra remplir cette charge, et qu'il fasse cette nomination purement et simplement dans l'intérêt du département et dans le but de l'améliorer, je serai entièrement satisfait, parce que c'est cet esprit que je voudrais voir prévaloir. La première fois que j'ai posé la question à l'honorable ministre il m'a répondu qu'il était nécessaire d'avoir un assistant parce qu'il y avait beaucoup de travail. S'il est nécessaire d'avoir un assistant dans un grand département de ce genre, il est évidemment nécessaire que celui qui sera nommé pour le diriger ait quelques connaissances en imprimerie, mais sa principale qualité devrait être son talent comme administrateur et organisateur. Mon honorable ami devrait certainement trouver dans un département aussi considérable quelque fonctionnaire qui a mérité de l'avancement, et il pourrait lui aider à monter en grade.

M. BUREAU: Est-ce la politique du ministre d'accorder de l'avancement aux employés qui ont les qualités voulues, pourvu que les intérêts du département soient sauvegardés?

M. CODERRE: Oui, c'est ma politique, et de nombreuses preuves en ont déjà été données dans les estimations budgétaires de l'année dernière et dans celles de cette année. Si mon honorable ami parcourt les budgets il y verra plusieurs promotions.

M. BUREAU: Plusieurs augmentations.

M. CODERRE: Oui, des augmentations statutaires. Je ne puis faire plus que cela.

M. BUREAU: Avez-vous à l'Imprimerie nationale un personnel spécial pour les im-

pressions françaises? Avez-vous un certain nombre d'employés pour imprimer les versions françaises des divers documents, tels que les débats ou les procès-verbaux de la Chambre; ou n'avez-vous qu'un seul personnel comprenant des employés qui peuvent faire les travaux d'impressions en anglais et en français, et qui, lorsqu'il n'y a pas de français à imprimer sont transférés dans le département anglais?

M. CODERRE: Tous les employés de l'Imprimerie nationale peuvent composer dans les deux langues.

M. BUREAU: Tous les employés de l'Imprimerie nationale comprennent-ils l'anglais et le français, et peuvent-ils composer également dans les deux langues?

M. CODERRE: Oui, ils peuvent faire le travail en anglais ou en français.

M. BUREAU: Est-ce là une des qualités requises pour être employé à l'Imprimerie nationale.

M. CODERRE: Les travaux d'impression, à l'Imprimerie nationale, sont exécutés par les employés, qu'ils soient français ou anglais.

M. BUREAU: Est-ce que les travaux français sont faits par les typographes anglais qui ne comprennent pas le français? Prenons par exemple la version française du hansard. Le ministre entend-il dire que l'on demande un typographe anglais qui ne comprend pas le français de composer la version française du hansard?

M. CODERRE: Non, je ne voudrais pas dire cela. Il y a à l'Imprimerie nationale des typographes qui parlent l'anglais et le français. Je crois que le surintendant des impressions est un homme assez sage pour donner la version française du hansard à composer à un typographe comprenant le français. Il n'y a pas, en fait, une division du personnel comme celle dont parle mon honorable ami; il n'y a pas de personnel français ou anglais. Le surintendant des impressions distribue le travail aux typographes suivant leurs connaissances. Si le travail à faire est en français, le surintendant le donne à un typographe qui comprend cette lange, et vice versa.

M. BUREAU: Avez-vous des typographes qui peuvent composer également le français et l'anglais, c'est-à-dire qui connaissent ces deux langues? Vous dites que le surintendant des impressions est un homme sage. Je ne crois pas qu'un homme sage donnerait de la copie anglaise à un Français qui ne connaît pas un mot d'anglais, ou de la copie française à un Anglais qui ne connaît pas un mot de français. Avez-vous des typographes qui composent en français, mais ne peuvent pas composer en anglais parce qu'ils ne connaissent pas la langue anglaise; et avez-vous des typographes qui composent en anglais mais ne peuvent pas composer en français parce qu'ils ne connaissent pas cette dernière langue?

M. CODERRE: Voulez-vous savoir si tous les typographes parlent les deux langues et sont capables conséquemment de composer en anglais et en français.

M. BUREAU: Oui.

M. CODERRE: Je ne puis pas répondre à cette question maintenant. Si mon honorable ami veut m'en donner le temps, je ferai l'enquête nécessaire.

M. BUREAU: Si vous avez des typographes français qui peuvent composer dans les deux langues, leur donnez-vous de la composition anglaise à faire, lorsqu'il n'y a pas suffisamment de composition française pour les employer, de préférence à ceux qui ne connaissent qu'une seule langue et ne peuvent composer que dans celle-là, ou les renvoyez-vous pour quelque temps, et gardez-vous à l'ouvrage des typographes qui ne connaissent qu'une seule langue de préférence à ceux qui connaissent les deux?

M. CODERRE: Personnellement, je ne sais pas ce que fait le surintendant des impressions dans des cas de ce genre; je sais seulement qu'il suit les règlements qui existent depuis plusieurs années.

M. BUREAU: Quels sont ces règlements? Je veux savoir si celui qui connaît les deux langues est gardé, lorsque le travail diminue et qu'il faut donner congé à quelqu'un, de préférence à celui qui ne connaît qu'une seule langue.

M. CODERRE: Je ne crois pas qu'une préférence de ce genre ait jamais été exercée, ou que l'occasion s'en soit présentée, car le nombre des employés à l'Imprimerie nationale, au lieu de diminuer augmente constamment. Il y a toujours suffisamment de travail pour employer tout le monde.

M. BUREAU: Le ministre dit-il que les typographes employés pendant la session le sont aussi pendant toute l'année?

M. CODERRE: Oui; il n'y a pas de renvoi ni de diminution dans le travail.

M. BUREAU: Est-ce que l'impression du hansard et des autres documents sessionnels ne donne pas plus de travail pendant la session?

M. CODERRE: Oui.

M. BUREAU: Et l'on n'emploie pas de typographes additionnels?

M. CODERRE: Il n'y a pas à ma connaissance d'employés temporaires.

M. MURPHY: Pendant la session on travaille la nuit et le jour.

M. BUREAU: Mais les typographes ne travaillent pas 24 heures par jour. Faites-vous une distinction chez les typographes temporaires pendant la session? Donnez-vous la préférence à ceux qui connaissent les deux langues?

M. CODERRE: L'occasion d'exercer une préférence de ce genre ne s'est jamais présentée. Il y a du travail en abondance.

M. BUREAU: Pas pour les employés temporaires?

M. CODERRE: Il n'y a pas d'employés temporaires.

M. BUREAU: L'honorable député a dit qu'il y en avait.

M. CODERRE: Non, j'ai dit qu'il n'y en avait pas. Les typographes qui travaillent la nuit pendant la session travaillent le jour pendant le reste de l'année.

M. BUREAU: Emploie-t-on le même nombre de typographes tout le long de l'année?

M. CODERRE: Pendant la session on exécute les travaux les plus pressants et les autres restent de côté. A la fin de la session il y a assez de travail accumulé pour employer toutes les mains.

M. BUREAU: Voilà une réponse bien ambigüe à une question bien claire. Le ministre emploit-il le même nombre de typographes tout le long de l'année?

M. CODERRE: Non, parce que le nombre augmente constamment.

M. BUREAU: Le ministre garde-t-il tous les typographes au travail toute l'année?

M. CODERRE: Je n'ai trouvé personne qui voulait s'en aller, et personnellement je ne désire pas les renvoyer.

M. BUREAU: Il ne s'agit pas de savoir ce que les employés veulent ou le ministre désire. Il est clair que pendant la session il y a plus de travail à faire. Je demande si l'on emploie le même nombre de typographes toute l'année, et le ministre me répond que le nombre en augmente. Quelle est la proportion de cette augmentation?—5, 6 ou 7 par mois?

[M. Bureau.]

M. CODERRE: Je ne le saurais dire dans le moment.

M. BUREAU: Le ministre ne pourrait-il pas dire à peu près?

M. CODERRE: Je pourrai fournir tous ces détails plus tard.

M. BUREAU: Si le ministre doit demander d'autres crédits pour son département, je voudrais avoir ces détails alors.

M. CODERRE: Oui, il y aura d'autres crédits.

Administration centrale.—Département des Archives publiques—traitements, $53,000; dépenses contingentes, $7,500.

M. LEMIEUX: Combien y a-t-il de fonctionnaires au département des Archives, et que font-ils?

M. CODERRE: Il y a 27 fonctionnaires. Ils copient des documents publics, et coordonnent les documents déjà recueillis.

M. LEMIEUX: Avez-vous des fonctionnaires employés au dehors?

M. CODERRE: Oui, deux en Angleterre et trois à Paris.

M. LEMIEUX: Quels sont ceux qui travaillent à Paris?

M. CODERRE: M. Beauchêne, M. Buron et M. Dugas. Un jeune homme du nom de Morin a été nommé récemment, mais je ne crois pas qu'il soit encore rendu à Paris.

M. LEMIEUX: Combien payez-vous les copistes?

M. CODERRE: Nous en payons quelques-uns $50 par mois.

M. LEMIEUX: Quels sont les copistes en Angleterre?

M. CODERRE: M. Biggar et M. French. M. Biggar est en Angleterre depuis quelques années, mais M. French est un jeune Montréalais qui y a été envoyé il y a quelques mois seulement.

M. LEMIEUX: N'avez-vous pas d'employés aux Etats-Unis?

M. CODERRE: Je crois qu'un jeune homme nommé Lanctôt a été envoyé il y a quelques mois en Californie pour faire un ouvrage spécial.

M. MURPHY: Une commission a été nommée il y a quelque temps pour faire une visite des ministères en vue d'y recueillir les documents qui pourraient convenablement être placé aux Archives. Cette commission a-t-elle fait un rapport?

M. CODERRE: Pas encore.

M. LEMIEUX: Je vois l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) à son siège et je désire appeler son attention sur les Archives. Ne ferait-il pas bien de songer à ériger un nouvel édifice pour les Archives, ou au moins agrandir l'édifice actuel. J'ai appris qu'une délégation était allée auprès de lui il y a quelque temps pour insister sur la nécessité d'agrandir l'édifice actuel.

Ayant occasion de fréquenter les Archives assez souvent, je sais personnellement qu'il est impossible de loger tous les documents entre les quatre murs de l'édifice actuel. C'est un édifice peu convenable, et vu l'importance du département des Archives, je crois qu'on devrait l'agrandir et lui donner une apparence plus imposante. Le ministre des Travaux publics a-t-il étudié la question, et s'il l'a étudiée, que se propose-t-il de faire?

M. ROGERS: Lorsque j'ai eu le plaisir de recevoir la délégation dont parle mon honorable ami, cette question a été discutée, et la délégation a émis l'idée que dans le cas où l'on construirait un nouvel édifice pour les Archives, chose qui était jugée nécessaire, on devrait le construire à l'extrémité ouest du terrain récemment acheté sur la rue Wellington. C'est tout ce qui a eu lieu.

M. LEMIEUX: Je désire faire remarquer au ministre que les copistes à Londres et à Paris ne reçoivent que $50 par mois. Généralement, les jeunes gens employés à ces travaux sont des étudiants. Leur travail ne dure pas de nombreuses années, mais pendant le temps que le Gouvernement fédéral emploie ces jeunes gens, ils devraient leur donner au moins un traitement raisonnable. $50 par mois à Paris ou à Londres n'est certainement pas suffisant pour vivre, et le traitement devrait être doublé.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

Sur motion de M. Rogers, la séance est levée à onze heures moins vingt minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Vendredi, 13 février 1914.

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

L'EXPORTATION DES POMMES DE TERRE AUX ETATS-UNIS.

M. MICHAUD: Le ministre de l'Agriculture (M. Burrell) voudrait-il nous dire s'il a reçu quelque information au sujet de l'interdiction mise sur l'importation des pommes de terre du Canada aux Etats-Unis.

L'hon. MARTIN BURRELL (ministre de l'Agriculture): Je n'ai pas grands renseignements à fournir à l'honorable député. L'interdiction—c'en est une, en réalité, parce que le règlement en vertu duquel il existe équivaut presque à une exclusion absolue—n'a pas été modifiée sensiblement, du moins en ce qui concerne le Canada. Nous sommes en correspondance et aussitôt qu'il se produira quelque chose de neuf je serai heureux de l'apprendre à mon honorable ami.

COMMUTATION DE LA PEINE DE MORT.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Si le règlement me le permet, je répondrai à certaines observations du très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), concernant la commutation de la sentence condamnant à mort certains individus de l'Ouest. Les observations du chef de l'opposition s'inspiraient du rapport de la police à cheval du Nord-Ouest. Ainsi que je l'ai dit l'an dernier, à l'occasion d'une demande de production de documents, concernant un appel à la clémence royale. La règle en Angleterre, si je ne me trompe, est de ne pas rendre publiques les raisons qui ont pu influer sur la décision. Je sais qu'il y eut des cas, au Canada, où l'on a fait exception à cette règle et que certains documents ont été publiés. Je ne désire pas fermer la porte à un débat sur les faits et les circonstances concomittantes, par ma déclaration, mais s'il n'en doit pas être soulevé et que le moment soit considéré opportun, en vertu des règlements, je désirerais faire maintenant cette déclaration.

M. l'ORATEUR: Selon le règlement de la Chambre, un débat ne peut avoir lieu sans qu'une question ait été soulevée au préalable. Si le ministre désire donner une explication, et que la Chambre soit disposée à l'entendre, je n'ai aucune objection à faire.

Sir WILFRID LAURIER: Je crains qu'une déclaration de faits, de la nature de celle que le ministre me semble en voie de faire, ne suscite vraisemblablement la

contradiction. Il vaudrait mieux la joindre à la discussion des subsides.

M. DOHERTY: Je comprends qu'elle ne saurait être entendue maintenant sans qu'il y ait unanimité de consentement, c'est pourquoi j'ai offert de la remettre à un autre moment, alors qu'elle pourra être prise en considération.

ELECTIONS PROVINCIALES ET FONCTIONNAIRES PUBLICS DU DOMINION.

L'hon. M. OLIVER: Je désire répéter une question que j'ai faite hier, alors que le ministre des Travaux publics était absent. Je désire savoir sur quoi il se base pour m'imputer les paroles qu'il m'a attribuées, en les lisant, l'autre jour à la Chambre.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): L'honorable député d'Edmonton me semble chercher à soulever une petite tempête et, naturellement, s'il la soulève, il ne devra pas en blâmer les autres.

M. OLIVER: Je soulève la question de règlement. Je proteste contre l'imputation de vouloir soulever une tempête. J'ai posé poliment une question et j'ai droit à ce qu'on me réponde poliment.

M. ROGERS: C'est avec le plus grand plaisir que je répondrai avec grande civilité à mon honorable ami, et ma réponse sera celle-ci: Je ne me permettrais jamais, ni ici, ni ailleurs, d'affirmer une chose que je ne crusse pas absolument vraie et basée sur des faits. Lorsque, l'autre jour, l'on m'a demandé où j'avais pris les paroles que je citais, la source où je les avais puisées m'échappait et je n'ai pu l'indiquer à mon honorable ami. Mais en considérant l'affaire après coup, j'ai trouvé que je lisais simplement des paroles qui ont déjà paru aux Débats. En 1906, le premier ministre actuel, alors chef de l'opposition, souleva une discussion ici même, précisément à propos de l'intervention dans les élections provinciales de la Saskatchewan et de l'Alberta, des fonctionnaires du ministère de l'Intérieur, dont mon honorable ami était alors le ministre titulaire. Le premier ministre d'aujourd'hui traitant, alors, cette question, cite tout d'abord une résolution déjà adoptée unanimement par la Chambre et qui traçait aux fonctionnaires l'attitude qu'ils doivent tenir durant les élections provinciales. Après avoir cité la résolution, il ajoutait (Débats, p. 45, 1906):

Cette résolution, acceptée par les deux partis et par le premier ministre, a été votée par la Chambre, au grand regret, comme je l'ai fait remarquer dans le temps, de l'honorable ministre de l'Intérieur. Voici ce que disait de cette résolution le ministre de l'Intérieur: "Ils ont le droit à la parole et par conséquent celui d'exprimer leurs opinions politiques. Ils ont le droit de les faire connaître aux tenanciers; ils ont le droit de les exprimer à ceux qui sont sous leur direction; ils ont le droit de monter sur les extrades publiques et d'exposer leurs opinions; ils ont le droit de les exprimer à titre de présidents et de membres d'organisations libérales."

Voilà au dire du ministre de l'Intérieur de quelle manière, lui et ses fonctionnaires dans l'Ouest, doivent observer une résolution adoptée unaniment par cette Chambre. Ces fonctionnaires ne manquèrent pas de se trouver fortement encouragés par ces paroles. Nous ne connaissons pas tous les coups d'audace qu'ils ont pu accomplir; nous ne savons pas jusqu'à quel point leurs exploits dans l'Ouest ont pu réussir. Tout ce que nous savons, c'est qu'on a soulevé le coin du voile dans un ou deux cas isolés et nous avons une faible idée des prouesses accomplies par les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur pour assurer cette victoire du Gouvernement.

M. OLIVER: Qui parlait ainsi?

M. ROGERS: Le premier ministre d'aujourd'hui. Un peu plus loin, il disait:

J'ignore si ecs fonctionnaire ont été révoqués. L'honorable ministre de l'Intérieur peut-il me renseigner sur ce point?

L'honorable député d'Edmonton répondit à cette question. Tournant ensuite quelques pages des Débats, je trouve que le député d'Edmonton, s'efforçant de répondre au chef de l'opposition d'alors, se servit du langage suivant:

Nos adversaires semblent se forger une notion bizarre des élections.

Je cite maintenant le discours de l'honorable député d'Edmonton, tel qu'il figure à la page 116 des Débats, volume I, 1906:

Selon eux une élection parfaite serait celle ou leurs adversaires seraient supprimés et ou ils auraient eux-mêmes le privilège exclusif de déposer leurs bulletins dans l'urne. A les entendre on dirait que c'est un délit de la part d'un citoyen du Nord-Ouest de pratiquer l'électorat, d'exprimer une opinion ou même d'en posséder une. C'est même un crime pour moi qui suis électeur au Nord-Ouest de me rendre là-bas et de prendre part à la lutte électorale. Je ne suis pas de leurs avis. Je désire déclarer qu'à mon sens il y a lieu de se demander sérieusement jusqu'à quel point un gouvernement peut de sa propre autorité, porter atteinte au droit que possède tout citoyen d'exercer ses droits électoraux. J'ai eu l'occasion de faire connaître mon sentiment là-dessus et je me suis prononcé sur cette question au Nord-Ouest. Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) m'a fait l'honneur de citer ma déclaration en partie.

J'ai déjà lu la citation et il est inutile de la relire. L'honorable député d'Edmonton continuant de parler, ajouta:

Je me permettrai de répéter à la Chambre les propos que j'ai tenus. J'ai déclaré que les fonc-

tionnaires étaient des citoyens et que, par conséquent, ils étaient électeurs. J'ai ajouté qu'étant censés intelligents, ils avaient le droit de choisir celui auquel ils donneraient leurs suffrages. Et j'ai dit qu'ayant le don de la parole, ils avaient le droit d'exprimer leur opinion. D'ailleurs, cette question de l'ingérence illégitime ne saurait être tranchée d'une manière générale ; chaque cas doit être réglé séparément. Il me semble que c'est porter injustement atteinte aux droits d'un citoyen que de dire qu'il est exposée à être chassé du service public parce qu'il est électeur, parce qu'il possède une opinion et qu'il la fait connaître. Cela est surtout vrai lorsque le Gouvernement dont relèvent ces fo ctionnaires n'est pas directement intéressé dans la lutte. Le Gouvernement pourrait avoir un motif de se servir de son autorité d'une manière arbitraire et qui serait injustifiable dans d'autres circonstances lors d'une élection ou ses destinées seraient en jeu. Mais dire qu'il doit priver ses employés de l'exercice de leurs droits d'électeur et de citoyen chaque fois que le public est consulté relativement aux affaires provinciales, municipales ou autres, c'est, à mon sens, soutenir une proposition illogique, fausse et absurde. Si la gauche désire prendre cette attitude libre à elle de le faire, mais je ne partage pas son sentiment.

L'honorable député connaît maintenant la source où j'ai puisé la citation que j'ai faite l'autre jour à la Chambre. Il y a neuf ans, lorsqu'il traitait lui-même la question, il lui semblait que le chef de l'opposition d'alors, le premier ministre d'aujourd'hui, lui faisait un honneur de citer ses paroles dans cette enceinte. La réponse de l'autre jour était bien différente.

M. OLIVER: J'interromps mon honorable ami pour lui dire qu'il a incorrectement établi l'état de la question.

M. ROGERS: J'aimerais à savoir en quoi consiste l'incorrection?

M. OLIVER: Avec votre permission, monsieur l'Orateur, et muni de celle de la Chambre, je m'empresserai de l'indiquer à mon honorable ami.

M. l'ORATEUR: La question a été traitée plus d'une fois par l'honorable député d'Edmonton; la réponse à sa question a été donnée et la discussion est maintenant terminée. Il ne convient pas de la débattre davantage.

M. OLIVER: L'honorable ministre a mal exposé l'état de la question, au cours de la lecture qu'il a faite. J'attire l'attention de la Chambre sur ce point.

DISCUSSION GENERALE D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose la deuxième lecture du bill n° 21, à l'effet d'amender la loi de la marine marchande en vue de donner effet à certaines conventions.

—Monsieur l'Orateur, en proposant la deuxième lecture de ce bill, je crois qu'il est à propos que j'expose pleinement à la Chambre son objet et les circonstances qui ont entouré sa naissance.

M. l'ORATEUR : Mon attention a été attirée sur ce bill. J'ai tout d'abord pensé que, puisqu'il s'agit d'un bill touchant au commerce, il fallait le faire précéder d'une résolution. Cependant, je me suis imposé le soin de l'étudier, et j'ai en mains une liste de bills, concernant la marine marchande, qui ont été présentés, pour la plupart, sur simple motion. Bien que je fusse d'opinion qu'un bill concernant la marine marchande dût être précédé du dépôt d'une résolution, vu la pratique suivie dans un si grand nombre de cas, je n'ai pas cru qu'il fallait insister pour faire précéder celui-ci d'une résolution.

M. HAZEN : Le but de ce bill est de modifier la loi sur les abordages et les sauvetages en mer, de façon à permettre au gouvernement canadien de mettre en pratique sur ces points son adhésion aux conventions maritimes internationales, qui ont été signées à Bruxelles le 23 septembre 1910. Avant d'entrer dans les détails de la loi elle-même, il serait peut-être apportun d'expliquer brièvement ce que sont ces conventions.

La première étape importante vers un code maritime universel a été franchie en 1864, alors que, à la suite d'une conférence universelle internationale, les règlements pour empêcher les abordages en mer, communément appelés règlements de route, devinrent en vigueur. Ils furent modifiés en 1884, modifiés de nouveau et refondus en 1897.

Il existe depuis de nombreuses années un comité maritime international dont la fonction est de s'occuper de toutes ces questions. Il comprend dans son sein des hommes distingués exerçant ou intéressés dans le commerce maritime, de même que des juristes éminents appartenant à toutes les nationalités civilisées. Les œuvres de cette association de bonnes volontés ont reçu l'appui vigoureux du gouvernement belge et les conférences internationales qui se sont tenues, de temps à autre, s'assemblèrent dans ce pays. La méthode d'enquête adoptée par le comité international consiste à adresser aux associations nationales diverses un questionnaire sur les questions qui doivent être traitées à la prochaine conférence. Les réponses sont ensuite examinées et les prin-

cipes sur lesquels il y a accord sont formulés dans une série de vœux. Ces vœux à leur tour servent de base aux travaux d'un sous-comité spécial, nommé par le comité central, et dans lequel celui-ci a inclus, autant que possible, des représentants des différentes législations en usage. Ce sous-comité rédige, pour la conférence diplomatique, des articles tout préparés, qui sont discutés et pesés par les délégués des grandes puissances, avant d'être transmis aux divers gouvernements. L'on voit par là que les propositions soumises ne sont pas le fruit de délibérations hâtives, mais qu'elles sont le résultat de patientes recherches opérées par les personnes les mieux qualifiées, dans chaque pays maritime, pour traiter les questions qu'elles concernent.

Il existe un comité maritime britannique pour étudier les questions de la nature de celle qui nous occupe en ce moment. Il compte parmi ses membres quelques-uns des armateurs les plus importants, ainsi que des experts de l'amirauté du Royaume-Uni.

En vue de travailler à unifier certains articles de la loi concernant les collisions, l'assistance et le sauvetage en mer, la conférence maritime internationale se réunit à Bruxelles, au mois d'octobre 1905, et tous les principaux pays de l'univers y étaient représentés. Sir Arthur Hardinge, sir Wm Pickford, juge à la haute cour de Londres, M. Leslie Scott, C.R., et l'honorable Hugh Godley, tous deux avocats de Londres, représentaient la Grande-Bretagne. Personne ne représentait le Canada, qui, apparemment, n'avait pas été invité à participer à cette conférence. Il est probable que l'on jugea impossible d'admettre les représentants de toutes les colonies, et en conséquence, aucune des possessions autonomes d'outre-mer ne reçut l'invitation. La fédération des armateurs de Montréal a signalé au département l'importance qu'il y avait pour le Canada d'être représenté à des conférences de cette nature, et on a pris bonne note de cet avis pour l'avenir.

Des copies des délibérations concernant les collisions et le sauvetage, furent transmises au gouvernement canadien pour étude, dans une dépêche du ministère des colonies, en date du 28 septembre 1906.

Afin de suivre la coutume établie par le Board of Trade impérial, lorsqu'il doit s'occuper de ces problèmes dans le Royaume-Uni, le ministère de la Marine et des Pêcheries invita la fédération des armateurs du Canada, ainsi que les Boards of Trade de Montréal, Québec, Halifax, Saint-Jean (N.-B.), Charlottetown, Victoria et Vancouver, à faire connaître leurs vues relativement aux conventions proposées. M. Fred Meredith, C.R., l'avocat de la fédération des armateurs du Canada, a soumis une opinion très importante, étudiant la question au point de vue strictement juridique. Les Boards of Trade de Montréal et de Victoria firent également connaître leur sentiment à ce sujet. Ces divers documents furent ensuite soumis au ministère de la Justice pour étude. A la date du 23 janvier 1907, l'honorable M. Aylesworth, le ministre de la Justice, adressa la communication suivante à l'honorable M. Brodeur, le ministre de la Marine et des Pêcheries:

Je vous suggèrerais de relater, dans le rapport que vous devez faire au conseil des ministres, les mesures que vous avez prises pour amener les intérêts commerciaux et maritimes du Canada à faire reconnaître leurs vues, et d'y attacher les copies des réponses que vous avez reçues du Board of Trade de Montréal et de la fédération des armateurs du Canada, y compris l'opinion de M. Meredith ainsi qu'une copie du rapport du Board of Trade de Victoria. Je vous suggèrerais également de faire savoir aux autorités impériales, que tout en étant disposé à concourir avec elles pour la mise en vigueur de ces deux conventions, qui pourraient être à l'avantage de la Grande-Bretagne, le Canada insiste sur l'importance de son service de navigation intérieure, où ses navires sont en relations continuelles avec les vaisseaux américains, pour que ces conventions, au cas où elles seraient mises à exécution, soient étendues aux eaux intérieures du Canada et aux navires qui naviguent dans ces eaux, soit au Canada, soit dans les Etats-Unis, qui avoisinent le Canada.

Un arrêté en conseil fut adopté le 6 mai 1907, où se trouvaient inclus les suggestions de M. Aylesworth; mais on ne produisit aucunes copies des réponses qu'avait reçues le département. On suggéra aussi au gouvernement de Sa Majesté de tâter le sentiment du gouvernement des Etats-Unis quant à la question d'étendre ces conventions aux eaux intérieures. Mais on déclare ouvertement que le gouvernement du Canada ne désirait en rien retarder les choses, à cause de cette enquête. Il serait peut-être utile d'exposer brièvement les principes généraux du bill, qui peuvent être classés sous deux titres: abordages et sauvetages.

ABORDAGES.

Sur la question des abordages, la convention propose trois modifications importantes à la loi anglaise, savoir: 1. La répartition des dommages, selon le degré du

blâme, dans les cas où les deux navires sont trouvés en défaut, (Article IV).

2. L'abrogation de la défense du pilotage obligatoire. (Article V).

3. L'abrogation du paragraphe 2 de l'article 422 de la loi de 1894 concernant la marine marchande. (Article VIII), conçu ainsi qu'il suit:

Si le capitaine ou celui qui a la direction du navire néglige de se conformer au présent article (c'est-à-dire, de prêter aide à un autre vaisseau en cas d'abordage) sans qu'aucune raison valable soit alléguée pour excuser pareille négligence, l'abordage, en l'absence de toute preuve du contraire, sera considéré comme résultant de cette négligence, manquement ou acte préjudiciable.

Le paragraphe 4 de l'article 419 de la loi concernant la marine marchande du Canada est ainsi conçu:

Lorsque, en matière d'abordage, il est prouvé devant le tribunal qui instruit l'affaire, qu'il y a eu infraction des règlements touchant l'abordage, le vaisseau qui a enfreint les règlements en question sera censé être en défaut, à moins qu'on ne prouve à la satisfaction du tribunal que les circonstances justifiaient l'inobservation de ces règlements.

Ce paragraphe englobe ce que l'on est convenu d'appeler la présomption de la faute fixée par la loi. L'expression: "Aucuns des règlements concernant l'abordage", signifie tout règlement qui est applicable dans les circonstances, et elle comprend les règlements locaux, ayant la même force que les règlements généraux, connus sous le nom de: Règlements de route. Celui qui porte l'accusation doit prouver que le règlement s'applique, et qu'un marin bien qualifié et raisonnablement prudent l'aurait observé, dans les circonstances. La convention examine ensuite des cas d'abordage, depuis ceux qui se produisent par la faute de l'un des navires jusqu'aux cas où il est impossible d'établir la responsabilité et où les accidents ne peuvent être évités, en reproduisant en substance la loi britannique. La première modification de quelque importance dans la loi a trait à la répartition des dommages. Le nouveau règlement met de côté l'ancienne règle de l'amirauté anglaise relative à la répartition des pertes, lorsque les deux navires concernés sont à blâmer. A venir jusqu'à aujourd'hui, lorsque les deux vaisseaux étaient en défaut, on additionnait les dommages que les deux navires avaient subis, et chacun était tenu de payer la moitié de la somme ainsi constituée. Cette méthode simpliste et expéditive de répartir les dommages était probablement assez juste d'une façon générale, mais dans certains cas elle pouvait constituer une injustice. Par exemple, l'un des navires, qui est venu en abordage avec un autre, peut très bien n'avoir commis qu'une infraction purement technique aux règlements qui régissent les vaisseaux sur la haute mer, tandis que l'autre aurait violé ouvertement les règlements du commencement à la fin. Supposons maintenant que le vaisseau qui n'a commis qu'une infraction technique s'en tire avec de légers dommages, mais que le navire qui a réellement causé l'abordage ait coulé à fond. Le principe, qui consiste à additionner les dommages et à les faire payer de moitié par les deux navires servirait tout simplement à consacrer une injustice dans ce cas-ci. La loi maritime de la Grande-Bretagne ne s'appuie sur aucun principe reconnu en droit; elle n'a pas même le mérite de l'ancienneté et d'être conforme à la règle ordinaire de la loi commune, quant à la négligence contributaire, en vertu de laquelle ni l'une ni l'autre des parties n'aurait droit à une indemnité quelconque. Il est donc préférable d'abroger cette loi et de donner ses coudées franches au tribunal, afin qu'il puisse rendre justice aux deux parties en cause. Les nations étrangères ne consentiront jamais à l'adoption de règlements basés sur la loi commune anglaise.

A l'exception de la Grande-Bretagne, la règle de proportion fait partie de la loi maritime dans presque tous les pays du monde, quand il s'agit d'abordages. Si deux navires sont en défaut, la règle d'après laquelle ni l'un ni l'autre n'ont le droit de recouvrer des dommages, fait partie de la loi maritime de la Hollande, de l'Italie et de l'Espagne. L'Allemagne a abrogé ce règlement en 1900, pour adopter la règle proportionnelle.

Quant aux réclamations au sujet des cargaisons, la question est clairement exposée dans l'un des articles spéciaux sur l'uniformité de la loi maritime, que le "Times" a publié dans le cours du mois de janvier 1909, et dans lequel j'ai puisé une bonne partie des renseignements que je donne en ce moment. Il est évident que ces articles intéressants sont dus à la plume d'un expert en la matière. Il écrit:

On remarquera que l'on propose d'appliquer la même règle, dans les cas où le plaignant est le consignataire; alors, le montant des dommages serait réparti entre les deux navires en proportion de la gravité de leurs manquements, et il ne serait plus loisible au plaignant de poursuivre conjointement les propriétaires des deux vaisseaux pour le plein montant de ses pertes.

En vertu de la loi britannique, lorsque les deux navires sont blâmables, le consignataire peut recouvrer la moitié des dom-

mages qu'il a subis, ni plus ni moins, de chacun des vaisseaux en défaut, à moins que, par son contrat, il n'ait dégagé le propriétaire du navire à bord duquel se trouvait ses marchandises de toute responsabilité en cas de négligence. Dans ce cas-là, il ne lui reste pas d'autre recours que de poursuivre le propriétaire de l'autre navire, et alors, quel que soit le degré du blâme encouru, le consignataire, qui n'est en rien responsable en toute cette affaire, ne peut se faire indemniser de la moitié de ses pertes. Avant l'adoption de cette convention, aux termes de la loi française, un vaisseau anglais, quand il n'eût été coupable que d'une erreur technique, pouvait être poursuivi dans un port français, pour le plein montant des dommages subis par la cargaison, si les termes du connaissement de l'autre navire en défaut s'opposaient à ce que des procédures fussent prises contre lui.

Quant aux erreurs que peut commettre un pilote, en vertu des clauses de l'acte de la marine marchande de l'empire, le propriétaire ou le capitaine d'un navire ne peuvent être tenus responsables en quoi que ce soit des pertes ou des dommages qui seraient le résultat de la négligence ou de l'incompétence d'un pilote compétent et ayant la direction du dit vaisseau dans les limites d'un district où la loi oblige les navires à employer des pilotes compétents. L'Italie et l'Allemagne sont les deux seuls autres pays qui ont une loi de cette nature, et ils ont souscrit à la présente convention. Au Canada, le fait pour un propriétaire de navire d'employer un pilote diplômé ne le libère pas de ses risques; car, ici, il faut bien se rendre compte que la loi n'oblige pas les propriétaires de navires à se servir d'un pilote. Le paiement de l'honoraire ou de la moitié de l'honoraire pour le pilotage, selon le cas, est obligatoire; mais nul navire n'est obligé de prendre un pilote diplômé à son bord. Les clauses de la convention n'affectent en rien la loi, telle qu'elle existe aujourd'hui en Canada.

Relativement à l'aide à accorder à un navire en détresse, la convention fait disparaître la présomption qu'un navire est en défaut, lorsque dans une affaire d'abordage il néglige de rester sur le théâtre de l'accident, après qu'il s'est produit. C'est le devoir d'un vaisseau de rester sur le théâtre de l'accident, mais s'il ne le fait pas, ce n'est pas là une preuve "prima facie" qu'il soit en défaut. L'acte de la marine canadienne est modifié à ce propos par l'abrogation de cette partie de l'article 920 nécessaire à la mise en vigueur des nouveaux règlements de la convention.

[M. Hazen.]

Quant à la question des sauvetages, on sait que tout navire doit porter secours à un vaisseau en détresse, même s'il navigue sous le pavillon d'une nation ennemie. La limite de temps pour réclamer en justice un objet sauvé de la mer est fixée à deux ans. Il a été nécessaire de fixer une limite, à cause des lois diverses et compliquées qui existaient dans les différents pays à ce sujet. Des différences notables existaient aussi entre les lois des autres puissances maritimes relativement aux taux des récompenses à accorder aux sauveteurs, différences qui étaient causes de conflits interminables.

Toutes ces lois ont été abrogées. A l'heure actuelle, la rémunération est déterminée en raison du succès obtenu, du mérite des services rendus, des dangers courus par le navire sauvé et sa cargaison, ainsi que par le navire sauveteur et son équipage, les dépenses et les dommages subis ainsi que la valeur respective de la propriété sauvée et du navire qui lui a porté secours; c'est en substance à peu près la même chose que la loi britannique.

Après vous avoir expliqué aussi brièvement que possible les principaux points de ces deux conventions, il ne me reste plus qu'à vous faire connaître la situation à l'heure actuelle. Chaque député a reçu une copie de ces conventions, imprimée dans les deux langues, afin qu'il soit bien au courant des principales clauses de ce bill, lorsqu'il sera discuté devant cette Chambre. Je dois également déclarer que ces conventions ont été rédigées en français seulement.

Le gouvernement a cru devoir donner son adhésion à ces conventions, et il en a averti le gouvernement de Sa Majesté, lui donnant en même temps l'assurance qu'un bill serait soumis au parlement, à la dernière session, afin de modifier la loi du Canada conformément aux stipulations de ces arrangements. Le gouvernement de Sa Majesté obtint l'assentiment du roi à ces conventions pour le Royaume-Uni, le 1er septembre 1912, et pour l'Inde et certaines autres colonies et possessions britanniques, à part des Dominions autonomes, le 5 décembre 1912.

Le sénat des Etats-Unis les ratifia le 18 janvier 1912, et la loi destinée à les mettre à exécution fut adoptée le 1er d'août.

Le seul point qui me reste à mentionner, maintenant, c'est qu'il serait desirable que les stipulations de ces conventions soient

appliquées aux eaux intérieures limitrophes, qui séparent le Canada et les Etats-Unis.

Les deux pays y trouveraient certainement leur avantage à avoir une loi uniforme; mais il n'y a rien à faire en ce sens, tant que la question n'aura pas été étudiée par les gouvernements américain et canadien. C'est la raison pour laquelle le bill qui est actuellement soumis à cette chambre, est rédigé de façon qu'il ne puisse s'appliquer aux eaux intérieures du Canada, en amont de Montréal.

On a sans aucun doute remarqué que le bill contient une clause de suspension, vers la fin. Cette clause a été insérée, afin que l'acte, lorsqu'il aura été adopté, puisse être soumis au gouvernement de Sa Majesté, afin d'obtenir l'assentiment du souverain, en vertu des stipulations de la loi de la marine marchande impériale de 1894. En suivant cette procédure, la validité de cette législation ne saurait être mise en doute par la suite. Les copies des deux conventions sont déposées devant la Chambre.

L'objet de ce bill est donc de donner force de loi à la convention conclue en Belgique, afin d'amener l'uniformité dans les lois concernant les sauvetages, les abordages et les sujets de cette nature, de façon à ce que tous les pays maritimes de l'univers y soient soumis; cela aura pour effet d'améliorer considérablement la situation actuelle. Cette convention a déjà été ratifié par le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Le gouvernement du Canada avait pris des mesures pour s'y conformer avant l'arrivée au pouvoir du ministère actuel qui ne fait que continuer l'œuvre commencée par ses prédécesseurs. J'avais eu l'intention de présenter ce bill à la dernière session du Parlement; mais pour des raisons qu'il n'est nullement nécessaire d'énumérer, à ce moment-ci, j'ai du attendre à cette session-ci pour le faire.

M. SINCLAIR: Mon honorable ami voudrait-il avoir l'obligeance de nous dire pourquoi ce bill ne s'applique pas aux Grands lacs et aux eaux intérieures en général?

M. HAZEN: Il n'a pas été question des eaux intérieures à ces conventions. Comme le Canada et les Etats-Unis sont pour ainsi dire les deux seules nations qui se servent de ces eaux intérieures pour leurs commerces respectifs qui sont fort entremêlés, on a cru qu'il serait bon que les deux pays aient une conférence avant de prendre une décision à ce propos. Il se peut fort bien que des règlements qui s'appliquent très bien à la navigation maritime ne pourraient l'être à la navigation intérieure. Que mon honorable ami de Guysborough me permettre de lui dire qu'à une conférence tenue dernièrement à Londres, relativement à la sécurité des navires sur l'océan,—c'est là le titre de la conférence,—les règlements que l'on a adoptés ne sont appliquables que sur la haute mer, mais non pas sur les lacs. Lundi prochain, je serai en état, je l'espère, de déposer cette convention devant cette Chambre et, en même temps, un résumé des résultats obtenus que je suis à faire préparer en ce moment. Malgré que ces règlements ne soient pas applicables à la navigation sur les Grands lacs, les représentants des Etats-Unis et du Canada à Londres ont pensé que les recommandations et les arrangements adoptés à cette convention pourraient probablement servir de base à une législation qui serait sanctionnée d'ici à quelque temps par les deux pays relativement à la sécurité des navires sur les Grands lacs.

M. SINCLAIR: Si je comprends bien, la loi concernant les abordages sur les côtes et sur les eaux intérieures est la même actuellement au Canada et aux Etats-Unis, et ce bill est destiné à la modifier et à y ajouter de nouvelles stipulations quant aux eaux qui baignent nos côtes, en aval du port de Montréal, sans modifier la loi relativement aux abordages sur les Grands lacs?

M. HAZEN: C'est absolument correct.

M. A. K. MACLEAN: Les Etats-Unis sont-ils partie à cette convention?

M. HAZEN: Oui; et non seulement ils sont partie à ces arrangements, mais ils ont encore adopté la législation nécessaire pour leur donner force de loi, en tant que concerne les Etats-Unis. Cette loi a été adoptée en 1912.

M. MACLEAN: Ce serait une bonne chose, si nous pouvions arriver à avoir une loi uniforme.

M. HAZEN: C'est à peu près aussi mon opinion; mais mon honorable ami voudra bien se rappeler que presque tout le commerce qui se fait sur les Grands lacs appartient au Canada ou aux Etats-Unis.

M. MACLEAN: Et vous avez l'intention de vous occuper de ce sujet plus tard?

M. HAZEN: Oui. Cette convention s'applique à presque toutes les nations maritimes du monde entier, qui avaient envoyé des représentants à cette conférence. Il est facile de constater combien il est plus né-

cessaire que les navires de ces différents pays, qui sillonnent toutes les mers, soient soumis à des règlements uniformes, plutôt que ceux du Canada et des Etats-Unis, si proches voisins l'un de l'autre, et dont les lois sont pour ainsi dire semblables. Les lois de l'amirauté, et aux Etats-Unis et au Canada, ont à peu près la même base. Les lois de ces deux pays proviennent pour ainsi dire d'une source commune, et au sujet de cette question de sauvetages et d'abordages, sur les lacs, l'on constatera que la législation des deux pays ne diffèrera pas sensiblement. Il appartient au Canada et aux Etats-Unis seuls d'étudier et de résoudre le problème.

M. SINCLAIR: Ce bill a-t-il été rédigé par le ministère de la Justice?

M. HAZEN: Oui; ce bill a été rédigé après consultation avec le ministre de la Justice, et il a pour but de donner effet à cette convention. Avant d'être déposé devant cette Chambre, il a été étudié par les autorités maritimes de la Grande-Bretagne. Ce bill contient, je le répète, une clause de suspension, et c'est notre intention d'y ajouter un paragraphe stipulant que, lorsqu'il aura été adopté, il sera soumis à l'approbation du gouvernement de Sa Majesté, en vertu d'un article de la loi de 1894 sur la marine marchande. En suivant cette procédure, et après avoir obtenu l'assentiment du gouvernement impérial, la validité de cette loi ne saurait jamais être mise en doute à l'avenir.

M. SINCLAIR: Loin de moi la pensée de critiquer ce bill, contre lequel je n'ai aucune objection à faire valoir. A mon sens, c'est une bonne mesure; mais il y a un ou deux points que je désirerais signaler à l'attention du ministre, et je suppose que c'est le moment propice. Par exemple, prenons l'article 8 du bill. Il stipule que le salaire (appointements) pour sauvetage, sera payé en vertu de la loi du pays auquel le navire appartient. Il est ainsi libellé:

Lorsqu'une contestation surgit relativement à la répartition. . .

Le bill dit "appointements", mais je comprends que ce mot a été mis ici à la place de "apportionnement", par suite d'une erreur de copie.

Lorsqu'une contestation surgit relativement à la répartition d'une somme pour sauvetage, parmi les propriétaires, le capitaine, le pilote, l'équipage et autres personnes à l'emploi de tout navire étranger, la somme sera répartie par le tribunal ou celui qui sera nommé à cet effet conformément à la loi du pays auquel le navire appartient.

[M. Hazen.]

L'article 919 de la loi de la marine marchande canadienne renferme des stipulations qui me semblent venir en conflit avec la disposition que je viens de citer. Voici comment se lit l'article 919:

Des règles prescrites par la présente partie pour prévenir les abordages et celles qui sont faites sous son empire relativement aux abordages, s'appliquent aux navires étrangers qui naviguent dans les eaux canadiennes; et, dans tous les cas portés devant une cour de justice en Canada au sujet de choses arrivées dans les eaux canadiennes, les navires étrangers sont, en ce qui concerne ces règles et dispositions, traités comme s'ils étaient britanniques ou canadiens.

J'aimerais voir le ministre examiner ces deux dispositions et s'assurer si elles ne viennent pas en conflit. Nous stipulons dans cet article que la répartition du produit du sauvetage devra être faite par les tribunaux du pays auquel appartient le navire. Si je comprends bien, le navire paie les frais de sauvetage. . .

M. HAZEN: Non; c'est le navire qui reçoit la prime attachée à un sauvetage.

M. SINCLAIR: Supposons que le vaisseau qui reçoit le prix du sauvetage soit un vaisseau norvégien, et qu'il vienne en collision à Montréal avec un vaisseau canadien; par l'article 919, il semble que le tribunal auquel on doive avoir recours soit un tribunal canadien; mais, par l'article que nous allons voter, la loi prescrit que le tribunal sera celui du pays auquel le vaisseau appartient. C'est là une question sur laquelle je désire appeler l'attention du ministre. Pour ce qui est de ne pas rendre la loi applicable aux Grands lacs, j'inviterais le ministre à voir l'article 916.

M. HAZEN: De la loi sur la marine marchande?

M. SINCLAIR: L'article 916 de cette loi est abrogé en ce qui concerne les abordages sur les Grands lacs. Mais il y a un article qui prévoit tout abordage se produisant dans les eaux canadiennes; c'est l'article 913, qui n'est pas abrogé. Ce dernier article a une importance très grande, en ce qu'il prescrit que les règlements relatifs aux phares, aux signaux de brume, à la route à tenir, s'appliqueront aux rivières, aux lacs et aux autres eaux navigables du Canada ou tombant sous la juridiction de son parlement, jusqu'à ce qu'ils aient été annulés ou modifiés par réglementation impériale. C'est-à-dire qu'un capitaine doit, dans la marche de son navire, observer les règles propres à lui faire éviter toute collision, et, s'il y manque, il est en faute. Autant que je peux voir, cet article continue à s'appliquer dans les eaux du littoral et dans celles

du Saint-Laurent au-dessous de Montréal; mais l'article 913 que l'on trouve présentement dans la loi canadienne sur la marine marchande continuera d'être en vigueur. Le projet de loi contient d'autres dispositions, où il n'est pas mentionné que le capitaine d'un navire doit observer les règles de la route. Je crois qu'il faudra examiner avec beaucoup de soin ces deux articles afin de s'assurer qu'ils ne se contredisent point. Je n'ai pour le moment aucune autre observation à faire; mais, comme la question sera naturellement soumise plus tard à la Chambre siégeant en comité général, je prierais le ministre de faire examiner avec soin par celui de ses fonctionnaires que cela concerne les difficultés que je viens de lui signaler.

M. HAZEN: Je tiendrais à comprendre ce que veut mon honorable ami. L'article 8 est bien clair:

Au cas d'un différend quant à la répartition du prix de sauvetage entre les propriétaires, le maître, le pilote, l'équipage et autres personnes à l'emploi de tout vaisseau étranger, la somme sera répartie par le tribunal ou par la personne ayant à faire cette répartition, conformément à la loi du pays auquel le vaisseau appartient.

Cette disposition s'explique d'elle-même, et elle n'est que juste. Dans le cas d'un vaisseau à qui une somme est accordée pour sauvetage, il n'est que raisonnable, il me semble, de répartir cette somme entre les propriétaires, les maîtres, le pilote, l'équipage et autres intéressés, selon la loi du pays auquel le vaisseau appartient. Est-ce que, au sentiment de mon honorable ami, cette disposition est contradictoire à l'article 919 de notre loi sur la marine marchande?

M. SINCLAIR: D'après cet article, c'est au Canada que la répartition serait déterminée. J'ai donné l'exemple d'un vaisseau norvégien venant en collision avec un vaisseau canadien sur le Saint-Laurent, dans lequel cas on a prétendu que la répartition devait se faire en Norvège, pays où le vaisseau était enregistré.

M. HAZEN: Non pas en Norvège, mais conformément aux lois de la Norvège.

M. SINCLAIR: Oui.

M. HAZEN: Le juge de la cour d'amirauté ferait la répartition conformément à la loi du pays auquel le vaisseau appartiendrait. Il n'y aurait pas à envoyer en Norvège le vaisseau ni les gens pour cette répartition, mais le juge se renseignerait sur la loi norvégienne, et il en ferait l'application.

Il semble y avoir conflit entre les articles 916 et 913. Je verrai dans les Débats ce que vient de dire mon honorable ami. Je serais bien aise de voir ce projet de loi passer à un autre stage de la procédure. Mon honorable ami me fera plaisir en examinant la loi avec soin; dans une législation de cette sorte, il est fort possible que l'on omette quelque chose d'important.

M. SINCLAIR: Je ne comprends pas pourquoi l'article 916 a été abrogé. Il peut y avoir dans la convention quelque chose que je n'ai pas encore vu ou étudié. C'est l'abrogation de l'article 916 qui fait naître dans mon esprit une certaine confusion.

M. HAZEN: Mon honorable ami peut-il me dire quel est l'article de la loi qui abroge l'article 916?

M. A. K. MACLEAN: L'article 6.

M. HAZEN: L'article 916 de la loi sur la marine marchande est ainsi conçu:

Si, dans un cas d'abordage, il appert à la cour devant laquelle l'affaire est instruite, que cet abordage a été occasionné par l'inobservation d'une des règles établies par la présente partie ou sous son empire, le bâtiment ou train de bois qui a commis cette contravention est réputé en faute, à moins qu'il ne soit prouvé à la satisfaction de la cour que les circonstances ont nécessité une dérogation à ces règles.

M. SINCLAIR: Est-ce que ce n'est pas une bonne disposition?

M. HAZEN: La convention l'abroge. Je vais en dire la raison.

M. SINCLAIR: Ce n'est pas pour les Grands lacs un bon article.

M. HAZEN: Voici la raison:

S'il est prouvé que le dommage est résulté de ce que l'on n'a pas observé les règles, on appliqeura les dispositions de l'article 13 de la convention.

Par exemple, un vaisseau s'échoue pour avoir été contraint de se détourner de sa route à cause d'une fausse manœuvre de quelque autre vaisseau. L'article dit:

Cette convention s'applique au cas du dommage causé par un vaisseau à un autre, de même qu'aux biens ou personnes à bord de l'un ou l'autre vaisseau, soit par l'exécution ou l'inexécution des manœuvres, soit par l'inobservation des règlements, même si aucune collision n'a lieu.

Mon honorable ami voit donc que cet article répond à l'article 916 de notre loi de la marine marchande, et qu'il est même un peu plus explicite. Si l'article 916 est abrogé, est-ce que mon honorable ami prétend qu'il n'y a pas de loi en ce qui concerne les Grands lacs?

M. SINCLAIR: En effet, et il n'est pris aucune disposition à leur égard. Mon honorable ami abroge la loi qui oblige les capitaines sur les Grands lacs à observer les Règlements de route, et il ne la remplace par aucune autre, de sorte que sur les Grands lacs à l'avenir un capitaine n'a plus à s'inquiéter d'observer les Règlements de route comme l'a toujours voulu la loi du pays.

M. HAZEN: Je vois ce que veut mon honorable ami, et j'étudierai la question.

(La motion est adoptée, le projet de loi subit sa 2e lecture, et la Chambre se forme en comité pour la discussion des articles.)

M. HAZEN: Vu l'importance de ce projet de loi, il vaudrait mieux peut-être nous en tenir là pour aujourd'hui. Qu'il soit fait rapport de l'état de la question et qu'il soit donné à la députation le temps de faire un examen plus complet du bill.

(Il est fait rapport de l'état des délibérations.)

ADOPTION D'UN BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Sur motion de M. Cochrane, le bill numéro 30, relatif à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc du Pacifique est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er—(section des prairies).

Sir WILFRID LAURIER: C'est une répétition du projet de loi de l'année dernière.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Oui, pour une prorogation de délai sur la section des prairies.

(Il est fait rapport du bill, lequel subit sa 3e lecture et est adopté.)

ADOPTION D'UN BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

Le projet de loi numéro 31, présenté par M. Cochrane, relatif au chemin de fer National Transcontinental, subit sa 2e lecture, puis, après examen en comité, il en est fait rapport; il est ensuite lu pour la 3e fois et est adopté.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

[M. Hazen.]

Service maritime et fluvial.—Ecoles de navigation, $8,000.

Sir WILFRID LAURIER: Nous avons déjà le Collège naval, et à quoi donc répond ce crédit?

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Ce crédit est pour des écoles de navigation, comme il en existe depuis plusieurs années. Ces écoles ont pour objet de préparer ceux qui désirent se livrer à la navigation, à obtenir des certificats de maîtres et de contremaîtres. Elles enseignent la manière de se servir des instruments nautiques, et le reste. Il y en a dans tous le pays.

Sir WILFRID LAURIER: Rien de nouveau dans ce crédit?

M. HAZEN: Absolument rien de nouveau; il a existé de ces écoles depuis plusieurs années.

M. A. K. MACLEAN: Est-ce que le Gouvernement paye quelque chose au Technical College de la Nouvelle-Ecosse pour des cours de navigation?

M. HAZEN: Le Gouvernement se prépare à établir à Halifax une école de navigation se reliant au Technical College.

M. A. K. MACLEAN: Sera-t-il voté pour cela une somme cette année?

M. HAZEN: Elle sera prise sur ce crédit. Des lettres s'échangent à l'heure qu'il est entre les autorités du collège et l'administration à ce sujet.

M. A. K. MACLEAN: Je suis d'avis que le Gouvernement fait bien d'aider le Technical College à établir une école de navigation. Je crois que cette œuvre ne saurait être en de meilleures mains. La coutume actuelle est de faire de petites allocations dans différents ports à différentes personnes qui tiennent des écoles où, chaque année, l'on prépare à des examens ceux qui désirent se livrer à la navigation. L'expérience a démontré, je crois, que cette façon de procéder n'est guère satisfaisante. Dans une province relativement petite, comme l'est la Nouvelle-Ecosse, faire donner à Halifax un bon cours de navigation répondrait, je pense, à tous les besoins de la province. Une école bien outillée à Halifax attirerait probablement un plus grand nombre d'élèves que des écoles disséminées aux quatre coins de la province. J'espère qu'il sera conclu des arrangements entre le collège et l'administration.

M. SINCLAIR: J'ai plus d'une fois appelé l'attention du ministre de la Marine et

des Pêcheries sur la nécessité de maintenir une école à Canso. Il en a été ouvert une à cet endroit, il y a cinq ou six ans, pendant l'hiver, et de nombreux élèves en ont suivi les cours. Il y en a eu jusqu'à quarante, je crois. Mais la subvention faite à cette école a été récemment supprimée. Je n'accuse point mon honorable ami d'avoir agi ainsi pour des motifs qu'il n'avouerait pas.

M. HAZEN: Cette subvention a été supprimée avant que je devins ministre.

M. SINCLAIR: Peu importe. Le projet d'établir à Halifax une école de navigation dirigée par le Technical College devrait comprendre la création de succursales à de certains endroits le long du littoral, comme, par exemple, Canso. Un homme de mer ne peut se payer le luxe d'aller passer deux ou trois mois à Halifax pour y recevoir son instruction, et il conviendrait de la lui porter. Nous avons le long de la côte des centaines de jeunes gens qui se livrent à la pêche; ils n'ont à peu près rien à faire pendant les mois de février et mars, et ce serait pour eux le bon temps de s'instruire. Je ne puis m'empêcher de croire que la marche à suivre serait, non seulement de créer une école centrale à Halifax, mais d'établir à différends endroits le long de la côte des succursales où les marins auraient chance de recevoir cette instruction. Il pourraient ensuite se rendre à Halifax pour un examen. Nous avons déjà deux ou trois de ces écoles, mais le Gouvernement ne les a jamais subventionnées dans des proportions bien considérables. La maigre pitance donnée au professeur ne constitue guère un encouragement, et l'institution mérite à peine le nom d'école. Il est donné une faible somme à quelque capitaine en retraite qui veut bien réunir autour de lui quelques hommes de mer, et c'est à peu près tout ce que l'on fait. Si nous entendons fournir un enseignement de cette sorte, il nous faut adopter un système digne du peuple canadien. Je n'accuse pas le ministère aux affaires plus qu'un autre. Nous n'avons jamais eu dans le pays une administration qui ait pris intérêt à cette affaire. Toujours depuis que la Confédération existe, nous avons eu pour l'instruction de nos marins une sollicitude feinte, et, tout ce que nous avons fait, ç'a été de désigner à différents endroits le long de la côte des gens qui enseigneraient le grand art de la navigation aux marins qui voudraient venir à eux. Je voudrais que le Gouvernement se montrât un peu plus généreux. Si le Technical College est l'endroit qu'il faut—et je le pense—que l'enseignement y soit donné, mais ne laissons pas d'avoir, non seulement dans la Nouvelle-Ecosse, mais dans les autres provinces maritimes, des succursales où nos jeunes gens puissent recevoir une instruction qui leur permette de passer l'examen et d'obtenir des certificats de compétence. Cela n'entraînerait pas des frais bien considérables, et ce serait, je crois, une innovation qui ferait honneur au ministre.

M. MARCIL: J'approuve de tout cœur les remarques de l'honorable député de Guysborough, et je suggérerais au ministre d'en faire l'application à la baie des Chaleurs, dont les eaux baignent cinq comtés; ceux de Northumberland, de Gloucester, de Restigouche, Bonaventure et Gaspé. Dans ces comtés, les jeunes gens n'ont rien de ce qui leur faudrait pour recevoir une instruction de cette sorte. Dans Bonaventure et Gaspé, nous sommes à des centaines de milles de Québec, Saint-Jean et Halifax. En ce qui concerne l'agriculture, nul moyen de s'instruire, et le ministère de la Marine et des Pêcheries donnerait un bon exemple s'il entreprenait de pourvoir à l'instruction de nos marins.

Il y a là une population en grande partie composée d'hommes de mer à qui il faudrait donner un moyen de s'instruire. Dans la péninsule gaspésienne, à part le travail que fournissent les exploitations forestières, il y a pendant les longs mois d'hiver bien peu à faire pour les jeunes gens, et je suis fâché de dire que c'est par centaines qu'ils partent, à l'heure qu'il est, pour aller travailler dans les forêts de l'état de New-York, de la région de l'Outaouais ou ailleurs. Ceux qui ne vont pas dans la région de l'Outaouais passent aux Etats-Unis, et trop souvent ils sont perdus pour le Canada. Je crois qu'il se présente ici une occasion d'adopter des mesures propres à retenir ces jeunes gens chez eux et à les occuper régulièrement pendant les mois d'hiver. Un premier pas pourrait être fait dans ces comtés—à la Rivière Bonaventure, par exemple, dans le comté de Bonaventure, où il se trouve une population de 2,500 âmes —en y faisant donner un cours qui durerait, disons un mois. La même chose à Grande Rivière, dans le comté de Gaspé, à Bathurst et autres endroits de la côte sud de la baie des Chaleurs. De Saint-Jean et d'Halifax il est encore assez facile de se rendre à quelque localité de la côte sud, mais il n'en est pas ainsi de la

côte nord. En hiver, les communications par chemin de fer avec la compagnie de Gaspé sont parfois interrompues et celles dont dispose le comté de Bonaventure sont bien médiocres. Si le ministre voulait innover dans ce sens, il aurait l'appui de la députation en général. Je suis d'accord avec l'honorable député de Guysborough pour ce qu'il a dit, et j'espère que le ministre fera profiter la baie des Chaleurs de ses bonnes intentions, surtout la rive nord.

M. A. K. MACLEAN: Pour ma part, je ne m'oppose nullement à ce que l'administration aide dans une large mesure à l'établissement d'écoles où la navigation soit enseignée. De même qu'il y aurait une limite au nombre de ces écoles, ainsi il y aurait une limite aux sommes dépensées; mais je doute fort que l'idée de l'honorable député de Bonaventure réponde à la situation, ou que l'établissement d'écoles par les comtés soit chose faisable et pratique. La difficulté que rencontre l'établissement de bonnes écoles de navigation consiste dans la difficulté d'obtenir des élèves. Les honorables députés de Guysborough et de Bonaventure admettront que, pour réussir, il faut qu'une école ait des élèves.

M. MARCIL: La chose n'a jamais été essayée dans la péninsule. A cause de son éloignement et des difficultés d'y accéder, la péninsule gaspésienne présente des conditions fort différentes de celles que l'on trouve dans les comtés du nord de la Nouvelle-Ecosse.

M. A. K. MACLEAN: Je doute que mon honorable ami parvienne à ces fins en alléguant la situation de cette péninsule. Il a été établi des écoles sur plusieurs points de la Nouvelle-Ecosse; mais, quant aux élèves, il a toujours été difficile de les y faire venir en nombre suffisant. L'honorable député de Guysborough assure que chez lui cette difficulté n'existe pas, et je suis heureux de l'apprendre; mais l'expérience a montré qu'il en était autrement dans les autres parties de la Nouvelle-Ecosse. Je crois néanmoins qu'il serait bon d'aider à l'établissement d'écoles de navigation presque partout où on le demande dans la province. Quoi qu'il en soit, l'idée d'une forte école centrale me paraît avantageuse. Je sais qu'à la Nouvelle-Ecosse beaucoup de patrons et de seconds ont obtenu des certificats d'aptitudes du temps qu'il y avait à Halifax une bonne école tenue par un particulier. Recevait-il de l'aide du Gouvernement? C'est ce que j'ignore. Je parle d'il y a vingt ou vingt-cinq ans. Le fait de s'associer avait pour les étudiants, pour ceux qui aspiraient à obtenir des certificats d'aptitudes un avantage considérable: il leur faisait prendre plus d'intérêt à leur travail, et cet avantage ne se trouve point dans un lieu où il n'est possible de réunir qu'une demi-douzaine ou une douzaine d'élèves. Je crois aussi qu'il y aurait grandement avantage à avoir dans quelque endroit central de chaque province une bonne école de navigation, avec aussi, dans les régions excentriques, d'autres écoles, comme le suggère l'honorable député de Guysborough.

M. SINCLAIR: Combien ont obtenu leur certificat d'aptitudes l'année dernière?

M. HAZEN: Il y a cette année une école à Vancouver, à Collingwood, à Québec, à North-Sydney, Halifax, Yarmouth et Saint-Jean. Sur ces sept écoles, trois sont dans la Nouvelle-Ecosse; une, dans l'est, à North-Sydney; une autre à Yarmouth, et la troisième à Halifax, affiliée au Technical College. Les appareils et instruments nécessaires ont été achetés, et ils sont maintenant à Halifax. Dès que l'on aura obtenu une maison convenable, les cours commenceront. Comme l'a dit l'honorable député de Bonaventure, il se peut qu'au moyen d'écoles moindres mais nombreuses, on atteigne ceux qui désirent recevoir cet enseignement, avec plus d'aise que par une école centrale. Dans les villes, en effet, les jeunes gens désireux d'adopter la profession de marin ne sont pas, règle générale, très fortunés, et il leur serait plus facile de fréquenter une école située dans une petite ville que dans une grande. Il leur serait impossible de faire les frais d'un séjour dans les grandes villes.

M. A. K. MACLEAN: D'habitude, au contraire, ce sont des jeunes gens à l'aise, c'est-à-dire qu'ils ont assez d'ambition pour vouloir obtenir un certificat.

M. HAZEN: Ce sont des jeunes gens qui d'ordinaire n'ont été que devant le mât, et la plupart sont loin d'être riches. Nous n'avons pas eu d'école l'année dernière à Halifax ni à Saint-Jean, bien que ces deux villes soient dans les Provinces maritimes les deux ports les plus considérables. Il n'y a pas eu d'école à Halifax à cause de la maladie et du décès du capitaine Lugar. On trouvera à la page 29 du rapport du sous-ministre les renseignements que voici:

Le tableau qui suit indique où les écoles ont été tenues, le nombre total des leçons données et le total des élèves qui les ont fréquentées.

—	Leçons.	Elèves.
Collingwood (Ont.)	32	361
Halifax (N.-E.	5	
Québec (P.Q.)	43	753
North-Sydney (N.-E.)	30	242
Vancouver (C.-A.)	15	178
Yarmouth (N.-E.)	30	161
	155	1,695

Il y a eu de moins que l'année précédente une leçon et trente-huit élèves, ce qui est dû à la maladie du capitaine Lugar, d'Halifax, qui a désorganisé cette école. Une augmentation remarquable du nombre des élèves a eu lieu dans les écoles de l'Est, tandis qu'à Vancouver, le total quotidien est tombé de 707 qu'il était l'année dernière à 161 en 1912.

L'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) a demandé combien avaient obtenu un certificat. Voici la réponse: dans la division de l'Est, 70 patrons et 38 seconds; dans la division de l'intérieur, 85 patrons et 37 seconds ; dans la division de l'Ouest, 43 patrons et 48 seconds.

M. LAW: A Yarmouth?

M. HAZEN: Je demanderai au sous-ministre d'obtenir ce renseignement et de le faire parvenir à l'honorable député.

M. LAW: J'ai été surpris du nombre considérable de ceux qui ont passé l'examen à Yarmouth, et si l'on avait l'intention d'établir à Halifax une grande école centrale, il serait malheureux, à mon sens, que l'on supprimât les écoles de moindre importance.

M. HAZEN: Nous n'avons point l'intention de supprimer les écoles de Yarmouth et de North-Sydney.

M. KYTE: Quelle est la proportion que l'on va payer à chacune des écoles de navigation?

M. HAZEN: Nous n'avons pas l'an dernier utilisé la somme entière. Je crois que les subventions varient de 300 à 600 dollars.

M. PARDEE: Dans la province d'Ontario, Collingwood est, si je ne me trompe, le seul endroit où il y ait une école. Est-il nécessaire à un candidat de se rendre à Collingwood pour y passer ses examens ou obtenir un certificat?

M. HAZEN: Dans la province d'Ontario, Collingwood est le seul endroit où il existe une école, mais rien n'a été changé relativement aux examens ou aux certificats. Comme auparavant, on peut passer des examens ou obtenir des certificats à nombre d'endroits.

M. TURGEON: Je favoriserais, comme l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil), la création d'écoles dans chacun des comtés de la côte nord du Nouveau-Brunswick et la baie des Chaleurs. Il y a sur la côte nord beaucoup de jeunes gens qui désirent subir des examens, mais qui n'ont pas les moyens de se rendre à Saint-Jean, à Halifax ni à Charlottetown. Bien des fois des jeunes gens sortent des écoles supérieures avec une aptitude pour la navigation, mais ils ne peuvent fréquenter ces sortes d'écoles. Il n'y a pas plus de deux ans que des jeunes gens sortis de l'école de M. Boudreau, laquelle a produit de nombreux et bons marins, auraient voulu passer leurs axamens, mais ils n'avaient pas les moyens de se rendre à quelqu'une des villes désignées pour cela, et ils ont dû entrer dans une autre carrière. Jusqu'à ce que le ministère puisse établir un plus grand nombre d'écoles, il devrait voir à ce que les examinateurs se rendent dans un plus grand nombre de localités, afin de permettre aux jeunes gens qui le désirent de passer leurs examens.

L'hon. J. D. HAZEN: Je puis dire à mon honorable ami de Gloucester (M. Turgeon) que notre règle de conduite pour le moment est d'envoyer les examinateurs sur des points déterminés quand des jeunes gens désirent qu'on leur fasse subir un examen. Je sais à quoi mon honorable ami fait allusion: il n'a pas été l'année dernière tenu des examens au Nouveau-Brunswick pour des certificats de patrons et seconds, mais nous avons envoyé un examinateur de Charlottetown à Chatham.

M. TURGEON: Il a fallu que les candidats se rendent à Charlottetown pour y passer les examens.

M. HAZEN: J'étais précisément en train d'observer que le système en vogue au ministère aujourd'hui est de donner mission à l'examinateur de se rendre à l'endroit le plus central et que, l'an dernier, afin de permettre à un certain nombre de jeunes gens demeurant sur le parcours du Miramichi de se présenter au concours, nous avons ordonné à l'examinateur des capitaines et des seconds l'ordre de se rendre à Chatham où eut lieu le concours. A l'avenir nous entendons appliquer ce système. J'abonde dans le sens de l'honorable député, quand il

affirme qu'on ne saurait sans injustice obliger des jeunes gens habitant des localités comme Bathurst et Dalhousie de se rendre à l'île du Prince-Edouard ou à Saint-Jean, pour se présenter aux examens.

M. LEMIEUX: Je tiens à corroborer les observations fort légitimes formulées par le député de Bonaventure (M. Marcil) et par le député de Gloucester (M. Turgeon). J'ai jadis représenté ici un des collèges électoraux de la baie des Chaleurs. L'honorable député désire décentraliser, autant que faire se peut, les écoles de navigation, et c'est là une excellente idée. Lorsque je représentais ici Gaspé, j'en ai parfaite souvenance, les marins m'adressaient chaque année nombre de demandes de voyages gratuits sur l'Intercolonial ou sur les navires des compagnies desservant Québec et quelques endroits de la côte de Gaspé. Ces jeunes gens sont obligés de gagner leur pain quotidien et pour la plupart ne sont guère à l'aise; aussi quand il leur faut faire un voyage à une certaine distance pour se rendre au concours, ils quittent la marine. Et quel est le résultat? Quelques lettres que j'ai reçues de certains prêtres du comté de Gaspé m'apprennent que, cet hiver, leurs paroisses se dépeuplent de jeunes gens. On les retrouve dans la marine des Etats-Unis, ou dans les chantiers de l'exploitation forestière au Michigan ou dans la région de l'Ottawa supérieur, et nombre de jeunes gens qui s'engagent dans la marine ou dans les exploitations forestières ne retournent plus à leurs foyers. J'ai observé qu'il existe à Ottawa toute une colonie de mes anciens électeurs de Gaspé. Je puis affirmer qu'il se trouve ici presque cinq à six cents personnes originaires des comtés de Gaspé et de Bonaventure. Leurrés et amorcés par la ville, ils ne retourneront plus aux pêcheries maritimes.

M. A. K. MACLEAN: Sont-ils tous au service de l'Etat?

M. LEMIEUX: La même observation s'appliquerait à Montréal et peut-être à Québec. A Montréal, rue Gaspé, quartier d'Hochelaga, on compte près de mille à douze cents personnes originaires de Gaspé, et la prépondérance d'électeurs de Gaspé dans ce quartier trouve son explication dans le peu de facilités que leur offrait leur pays pour devenir hommes de mer. Je le répète, amorcés qu'ils sont par les villes, ils y fixent leur demeure. Les comtés de Gaspé, de Gloucester et de Bonaventure comptent une forte population de Franco-Canadiens, d'Acadiens et de pêcheurs originaires de Jersey. Plus d'un siècle durant, les anciens établissements de Robin et Colas, de LeBouthillier et Cie ont envoyé leurs vaisseaux en Italie et en Espagne, où les exploitants de nos pêcheries canadiennes faisaient un commerce florissant. Il y a une trentaine d'années, le commerce prit une nouvelle orientation, et se dirigea vers les Antilles et l'Amérique du Sud. A cette époque, il y avait sur la côte du Labrador, ainsi qu'au comté de Gloucester et à Gaspé, des capitaines au long cours qui avaient parcouru toutes les mers du globe; or, aujourd'hui c'est à peine si on en rencontre un seul. C'est que les jeunes gens, fils de marins, n'ont pas reçu d'encouragement et qu'on a négligé de leur faciliter l'étude de leur carrière. Je voudrais que le ministre se pénétrât bien de la nécessité de décentraliser les écoles de navigation, afin que nos jeunes gens des régions maritimes soient en mesure de devenir capitaines au long cours, comme leurs ancêtres.

M. HAZEN: L'an prochain, je donnerai volontiers à un des examinateurs l'ordre de parcourir la côte de Gaspé ou de Bonaventure, selon qu'il sera le plus utile, afin de faire subir des examens.

M. LEMIEUX: Je suggérerais au ministre de s'aboucher avec un excellent fonctionnaire de son ministère, le commandant Wakeham, qui connaît parfaitement la côte et presque toutes les familles établies là. J'en suis convaincu, il éclairerait le ministre et lui indiquerait les endroits où il conviendrait de tenir ces concours. A mon avis, on pourrait utilement les tenir à la Pointe-aux-Esquimaux, sur la rive nord du Saint-Laurent, au bassin de Gaspé, à Mont-Louis, à Percé et à Grande-Rivière sur la rive sud. Le département se convaincrait que les jeunes gens de la côte, ayant les facilités voulues pour subir leur examen, deviendraient d'excellents marins, étant marins de naissance.

M. MARCIL: Le ministre se bornera-t-il à donner à son fonctionnaire mission de faire subir ces examens? Il faudrait bien, je suppose, donner quelque instruction professionnelle ou technique. Il y a des centaines de jeunes gens qui, arrivés à un certain âge, ne savent trop quelle carrière embrasser. Marins de naissance, ils ont respiré, dès leur plus tendre enfance, l'air salin de la mer, et si on n'établit pas à leur bénéfice quelque cours technique, ils s'en iront peut-être aux Etats-Unis et disparaîtront entièrement de la région de la baie des Chaleurs. A mon avis, il faudrait établir quelque école donnant une instruction

technique où il y aurait un cours de conférences de deux ou trois mois, l'hiver. On formerait ainsi d'excellents sujets pour les concours de l'année suivante. Le ministre n'entend sans doute pas envoyer un examinateur dans cette région, sans donner à ces jeunes gens les moyens d'acquérir l'instruction voulue.

M. HAZEN: Nombre de jeunes gens qui se présentent aux concours n'ont jamais fréquenté les écoles créées par le Gouvernement. Il existe en Canada nombre d'écoles libres sous la direction de marins ou de navigateurs; or, là où ces écoles libres existent, le Gouvernement n'a pas l'intention de nuire à ces œuvres en établissant une école d'état.

Des observations de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), je conclus que les conditions existantes sur le parcours de la côte de Gaspé sont tout autres qu'ailleurs. Il m'a convaincu qu'il serait juste et convenable que le département établisse, au cours de la prochaine saison, quelque école sur cette côte, au bénéfice des jeunes gens qui désirent étudier la navigation. Je veillerai à ce que cela se fasse.

M. MARCIL: Je puis donner au ministre l'assurance que l'assiduité à Bonaventure répondra à ses vœux, dès le début.

Service maritime et fluvial.—Inscription des vaisseaux, $3,000.

M. SINCLAIR: Relativement à l'item se rattachant à l'inscription des navires, il serait intéressant de savoir le chiffre des vaisseaux retirés de l'inscription au Canada, au cours de l'année, et celui de l'augmentation du tonnage.

On croit dans le public que les lois se rattachant au commerce maritime sont trop rigoureuses, et en conséquence, nombre de bâtiments, propriété de Canadiens, sont rayés de l'inscription canadienne et inscrits dans d'autres colonies, comme Terre-Neuve.

M. HAZEN: Et les Barbades.

M. SINCLAIR: Cela est souvent arrivé dans ma province depuis quelques années. Une des principales raisons, c'est que les capitaines au cabotage ne sauraient dépasser certaine latitude dans leur navigation côtière. Pareille restriction n'a pas de raison d'être; elle n'existe que depuis quelques années et on l'a rendue plus draconnienne que de droit. Aujourd'hui le capitaine caboteur est autorisé à prendre congé d'un port canadien pour gagner la mer et se diriger vers un point quelconque de l'Amérique centrale. Il y a nombre d'endroits situés plus au sud de cette latitude vers lesquels le maître au cabotage voudrait cingler. Que le ministre ouvre les quotidiens de Saint-Jean ou d'Halifax et il y lira chaque jour le départ de navires recevant leur congé pour prendre la mer en destination de la côte de l'Amérique du Sud, pour des ports comme Rio-de-Janeiro et Bahia et autres points de la Plata. Sous le régime de la loi actuelle, un capitaine caboteur ne saurait obtenir de congé pour son navire à destination de ces ports. Seul un capitaine au long cours peut le faire. Le capitaine caboteur se rend à la douane et lorsqu'il déclare qu'il demande son congé à destination d'un port au sud de la latitude qui lui est assignée par la loi, le fonctionnaire de la douane refuse de lui accorder ce congé.

A certains ports de la Nouvelle-Ecosse il est arrivé qu'un homme âgé, porteur d'un permis obtenu de vieille date, se rendait à la douane pour obtenir son congé, et dès que son vaisseau était rendu à un port situé à une certaine distance du port de départ on le renvoyait chez lui et un jeune homme intelligent, porteur d'un permis de navigation au cabotage, montait à bord et dirigeait le vaisseau vers un endroit au delà de la latitude désignée dans la loi et personne ne soulevait de difficulté. C'est là un stratagème auquel on avait recours—j'ignore si on le fait encore—et cela afin de parer à tout embarras. Rien n'empêche qu'un capitaine caboteur ne soit autorisé à se rendre jusqu'à la côte de l'Amérique du Sud. Qu'il aille en Amérique du Sud et même qu'il double le Cap-Horn s'il le désire. Je prierais le ministre de faciliter l'adoption d'un bill que j'ai présenté en vue de donner au capitaine d'un navire cabotier le droit de se rendre plus au sud qu'il ne le saurait faire aujourd'hui. Je ne suis guère au courant des circonstances ou des conditions existantes sur la côte du Pacifique; mais j'ai étudié la loi et je constate que le capitaine d'un navire cabotier sur la côte du Pacifique ne saurait se rendre au delà du port de Portland, c'est assez près du territoire canadien. A mon avis, rien n'empêche de reculer cette limite.

M. HAZEN: En Colombie-Anglaise, un certificat de cabotage autorise le capitaine à se rendre jusqu'à San Francisco.

M. SINCLAIR: Je l'ignorais.

M. HAZEN: La loi a subi certaines modifications, il y a quelques années.

M. SINCLAIR: Dans le bill que j'ai présenté et qui attend sa deuxième lecture, je suggère que le 40e degré de latitude sud serait un bon point sur les deux côtes. Cela permettrait à un capitaine de descendre jusqu'aux ports maritimes du Chili et autoriserait un capitaine sur le littoral de l'Atlantique de se rendre au sud jusqu'à la Plata. J'ai fortement appuyé sur la question afin de porter la conviction dans l'esprit du ministre, vu que sans son aide il me serait impossible de faire adopter mon projet de loi. Si j'ai réussi à le convaincre de l'importance de cette mesure et de son adoption, il en découlera un grand bien pour les navigateurs sur la côte des Provinces maritimes.

M. HAZEN: La question soulevée par l'honorable député intéresse vivement le commerce maritime dans nos provinces ainsi que sur la côte du Pacifique. Sur le littoral du Pacifique, les capitaines peuvent se rendre au sud jusqu'à San-Francisco et ils désirent qu'un certificat de cabotage les autorise à aller encore plus loin au sud. L'honorable député l'affirme à bon droit, nombre de navires cabotiers ont pris l'inscription à Terre-Neuve, aux Barbades et autres lieux où les capitaines ne sont pas obligés d'obtenir de certificats. En outre, certains vaisseaux appartenant à des compagnies de Saint-Jean ont pris l'inscription dans l'état du Maine, bien qu'ils soient sous la direction de citoyens de Saint-Jean. J'ai reçu des représentations de propriétaires de bâtiments cabotiers tant d'Halifax que de Saint-Jean et j'ai eu des conférences avec ces messieurs à Saint-Jean. Un monsieur est venu me voir, avant le jour de l'an. Sa visite se rattachait à la nouvelle loi de la marine marchande du Canada dont j'ai l'intention de saisir le Parlement, au cours de cette session. La présentation de ce projet de loi nous permettra de faire une discussion approfondie de la question dans son ensemble. Les propriétaires de caboteurs désirent obtenir l'autorisation de recevoir un certificat de cabotage qui leur permette de se rendre jusqu'en Amérique du Sud, sur tout le parcours du littoral, et ils prétendent, à fort bon droit à mon avis, que celui qui, partant d'un port des Provinces maritimes avec son vaisseau peut naviguer en suivant le littoral de l'Amérique du Nord jusqu'au cap Hatteras, est tout autant en mesure de côtoyer le littoral de l'Amérique du Sud. Il est difficile, prétendent-ils, d'obtenir les services de capitaines porteurs de certificats et presque impossible de trouver des seconds autorisés. Ils demandent, en premier lieu, que le certificat donne au capitaine le droit de cotoyer avec son vaisseau le littoral au delà de la limite actuellement autorisée, et en outre l'abolition absolue du certificat exigé du second. Parfois, ajoutent-ils, on obtient les services de navigateurs, porteurs de certificats, mais trop âgés pour pouvoir se rendre utiles, et cela tout simplement pour faire sorttir le bâtiment du port, et on utilise le certificat pour le reste du voyage.

Il y a divergence d'opinion à cet égard; mais c'est là une question qui mérite étude et, la semaine prochaine ou la suivante, j'ai l'intention de présenter un projet de loi constituant la refonte ou révision de la loi concernant la marine marchande du Canada. Je doute fort qu'il soit possible de faire voter, cette session-ci, une loi de pareille importance, et contenant un si grand nombre d'articles; mais quand le projet viendra en discussion générale, j'ai l'intention de proposer qu'il soit renvoyé au comité de cette Chambre, dit de la marine et des pêcheries, devant lequel pourront se débattre toutes ces questions de si haute importance pour la marine marchande du Canada. A mon avis, l'intérêt de la marine canadienne demande certaines modifications de la loi, et cela pourrait s'effectuer sans qu'on fasse péricliter la vie des navigateurs ou les biens confiés aux directeurs de ces bâtiments.

M. MARCIL: Je dois informer le ministre que, tout dernièrement, les députés ont reçu des circulaires réclamant contre l'immixtion des bâtiments norvégiens dans le commerce de cabotage. Est-ce là une innovation, ou bien la continuation de l'arrangement existant depuis quelque temps, qui accorde aux bâtiments norvégiens la faculté de cabotage?

M. HAZEN: Il n'existe aucune innovation à cet égard; c'est la continuation de l'arrangement subsistant depuis nombre d'années.

M. MARCIL: Cet arrangement, aux termes du traité, devait subsister jusqu'en 1913?

M. HAZEN: Il n'existe pas de traité en ce sens.

M. MARCIL: Je pensais qu'il était intervenu entre la Norvège et la Grande-Bretagne un traité accordant aux navires norvégiens la faculté de cabotage dans les colonies britanniques.

M. HAZEN: Ce n'est pas mon avis.

M. MARCIL: Les citoyens de la Nouvelle-Ecosse réclament vivement contre cela.

M. HAZEN: Les vaisseaux transportent la houille de la Nouvelle-Ecosse aux ports

du Saint-Laurent. Cette faculté a été accordée aux navires en question il y a quelques années; on n'a guère réclamé contre ce privilège, et à la date de son expiration, il y a quelques temps, on a prorogé le délai de quelques mois.

M. LEMIEUX: Est-ce que le commerce maritime de ces provinces n'a pas vivement réclamé contre ce privilège? J'observe que le signataire de cette circulaire est fort sévère.

M. HAZEN: Je n'ai pas reçu la circulaire.

M. LEMIEUX: J'en passerai un exemplaire au ministre.

Service maritime et fluvial.—Enlèvement des obstacles dans les eaux navigables, $20,000.

M. HUGHES : Quel emploi fera-t-on de ce crédit?

M. HAZEN: En 1912-1913, nous n'avons guère dépensé que $1,533 de ce crédit.

M. LEMIEUX: Il n'y a pas eu d'obstructions l'an dernier.

M. HAZEN: Non. En 1912-1913, nous avons dépensé $1,179. Les fonctionnaires du ministère sont d'avis qu'il est impossible de préciser le chiffre du crédit voulu. En se reportant à la page 5 du rapport de mon ministère pour l'exercice en cours, les députés apprendront que pendant l'année on a enlevé les obstructions que voici:

Le "Florida", coulé bas au port de Montréal. L'allège Newell-Hubbard, coulée à fond à Hocket-Beach. Une vieille barge coulée à l'embouchure de la rivière Châteauguay (P.Q.). Une épave au port de Vancouver (C.-A.). Le vapeur "Joliet", qui a sombré dans la Sainte-Claire (Ont.), et des billes venant du port de Victoria (C.-A.).

Telle année, tout le crédit de l'exercice se dépense. Une autre année, on n'en dépense qu'une minime fraction.

M. LAW: Ce crédit est-il uniquement affecté à l'enlèvement des épaves et des obstructions qui se rencontrent dans les eaux navigables, ou bien à l'enlèvement des obstructions qui existent dans les fleuves et rivières?

M. HAZEN: Ce crédit n'est nullement affecté à l'enlèvement des obstacles et autres obstructions des fleuves et rivières. C'est la besogne du département des Travaux publics. Dans quelques fleuves ou rivières où on fait le flottage ou l'exploitation du bois, et où la navigation bat son plein, le département des Travaux publics a coutume d'accorder au propriétaire de quelque remorqueur l'autorisation d'enlever ces obstructions. Quelquefois une bille est enfoncée tout droit dans l'eau et le vapeur qui la frapperait pourrait subir de graves avaries.

M. LEMIEUX : Est-ce que le département ne présente pas une réclamation, après l'enlèvement de l'obstacle?

M. HAZEN : En effet. Le propriétaire du bâtiment est tenu d'enlever cet obstacle et lui en notifions avis immédiatement. S'il ne l'enlève pas, nous exerçons des poursuites contre lui et le faisons payer.

M. LAW: A quoi bon ce crédit, puisqu'on fait payer ces frais par le propriétaire du vaisseau?

M. HAZEN : Ce crédit est nécessaire, parce ce que nous avons besoin de fonds pour faire face aux frais effectués pour ce travail, avant de pouvoir recouvrer les deniers dus par les propriétaires de navires. Il arrive parfois qu'il nous est impossible de faire payer les propriétaires de navires.

M. LEMIEUX : Dans les circonstances mentionnées par le ministre, a-t-on remboursé le Trésor.

M. HAZEN: Quant au navire "Joliet", coulé bas dans la rivière Sainte-Claire, le Trésor public est rentré dans ses fonds. Le propriétaire ayant refusé de payer, nous avons dirigé des poursuites contre lui et il a dû s'exécuter.

M. LEMIEUX : Quant à la barque qui a sombré dans la rivière Châteauguay, avez-vous été remboursé?

M. HAZEN : Non, c'était un vieux bateau, et apparemment il nous a été impossible de trouver personne que nous aurions pu forcer de payer.

M. MARCIL : J'ai mis la main sur la circulaire en question et je vais en citer quelques extraits pour l'édification du ministre.

Les Norvégiens vont-ils donc continuer à accaparer le commerce de cabotage canadien! Ou bien le Canada réservera-t-il aux Canadiens ce cabotage, c'est-à-dire le transport de nos produits d'un port canadien à un autre? Donnons-donc l'essor à la navigation canadienne au cabotage. Le commerce suit le pavillon.

Il y a quelques années, le tonnage de la Nouvelle-Ecosse atteignait le chiffre de 558,000. En 1910, il était tombé à 160,000 tonnes, et le cabotage était surtout exercé par des goélettes de pêche. A une certaine époque, le tonnage des navires de la Nouvelle-Ecosse, par tête d'habitant, l'emportait sur celui de tout autre pays du globe.

Après avoir figuré au quatrième rang à titre de puissance maritime mondiale, le Canada est descendu au onzième.

Vient ensuite une lettre parue dans la "Tribune" de New-York, en date du 28 septembre 1913, et dont l'auteur est Alexander T. Baillie, citoyen de Port-Hastings (Cap-Breton, Canada). Puis suivent certains décrets du conseil et arrêtés du département des Douanes touchant le commerce du cabotage au Canada. Un de ces arrêtés, en date du 8 décembre 1911, est ainsi conçu:

Les vapeurs de deux mille tonnes brutes au minimum, venant des pays suivants: la Norvège, la Suède, l'Autriche-Hongrie et le Japon, auront la faculté d'exercer le commerce de cabotage au Canada, en transportant les marchandises et les passagers le long du littoral, entre tout port de la Nouvelle-Ecosse et tout port de la province de Québec, et *vice versa*, aux conditions mêmes qui sont applicables aux vaisseaux canadiens, jusqu'au 31 décembre 1915.

John McDougald,
Commissaire.

Notons ce touchant appel :

Les héroïques marins écossais qui ont risqué leur vie pour arracher à la mort les malheureux passagers du "Cobequid."

Viennent d'autres critiques. Voici la conclusion:

Il y a quelques années, le tonnage de la Nouvelle-Ecosse était de 558,000. Si on eût accordé au commerce de cabotage et aux caboteurs autant de protection qu'à d'autres importantes industries de notre province, comme celle de la houille, son commerce maritime dépasserait aujourd'hui un million de tonnes, au lieu qu'il est réduit à 160,000 tonnes, représentées presque entièrement par des goélettes de pêche.

M. HAZEN: L'honorable député le comprend, cette question ne relève pas de la juridiction du département de la Marine et des Pêcheries; elle intéresse le ministère des Douanes. Voilà quinze ans que M. Baillie réclame contre cet état de choses, et cependant les gouvernements, durant cette période, après mûre considération, ont jugé bon de lui donner plus d'extension. Sans cette extension, les exploitants de houille pourraient difficilement la faire transporter jusqu'à Montréal. Il leur serait impossible de le faire à des conditions qui leur permettraient de vendre cette houille avec profit aux consommateurs, s'ils ne pouvaient bénéficier de ces vaisseaux norvégiens.

M. SINCLAIR: Le Gouvernement a-t-il l'intention de ne plus accorder pareils permis, à la fin de l'année?

M. HAZEN: Je ne saurais dire ce que fera le Gouvernement. Rien n'est décidé à cet égard.

M. A. K. MACLEAN: De 1907 ou 1908 jusqu'à 1911, la question soulevée par le député de Bonaventure (M. Marcil) figurait au programme du parti aujourd'hui au pouvoir, tout comme ces autres articles: protection convenable, sincérité des opérations électorales, encouragement aux bonnes routes et autres. Le ministre devrait nous dire pourquoi on met aujourd'hui au rancart cet article du programme. En quelques comtés de la Nouvelle-Ecosse, surtout celui de Lunenburg, les condidats conservateurs promirent aux électeurs qu'à l'avènement de leur parti au pouvoir on ne permettrait plus aux vaisseaux norvégiens d'exercer le commerce de cabotage en Nouvelle-Ecosse. En réalité, aux élections de 1908, presque tous les candidats conservateurs s'engagèrent catégoriquement à empêcher cet abus de se perpétuer. Le ministre reçoit-il de ses amis politiques de la Nouvelle-Ecosse des lettres lui demandant d'empêcher ces navires norvégiens d'exercer ce commerce de cabotage?

M. HAZEN: Cette question échappe à ma juridiction; elle relève du département des Douanes. Jamais je n'ai reçu de lettres comme celles dont parle l'honorable député. Pareilles lettres, si on jugeait à propos d'en écrire, seraient tout naturellement adressées au ministère des Douanes.

Service maritime et fluvial—Service postal d'hiver, $11,000.

M. LEMIEUX: Le ministre voudrait-il bien nous expliquer cet article?

M. HAZEN: Ce crédit qui figure toujours au budget est affecté au service d'un bateau brise-glace entre le cap Tourmentin et le cap Traverse, à l'époque où le vapeur ne fait plus son service. Quelquefois, tout le crédit est dépensé, et d'autre fois on n'en utilise qu'une minime partie. En 1912-1913, la dépense s'est élevée à $7,129.30, et pour cette saison jusqu'au 1er janvier, elle n'est que de $91.23. Naturellement, le gros de la dépense peut s'effectuer en février et mars.

M. LEMIEUX: Je prierais le ministre de faire cette année, ce qu'il a bien voulu faire l'an dernier; c'est de permettre à un des vapeurs de l'Etat lorsque le temps est favorable de se rendre de l'île du Prince-Edouard ou de Pictou aux îles de la Madeleine. Le ministre le sait, pendant plusieurs mois de l'année les habitants des îles de la Madeleine sont privés de toute communication. La dernière lettre que j'ai reçue m'est adressée par M. Turbide, de Havre-aux-Maisons. "Je vous écris—me dit-il—parce que, heureusement, un vapeur est arrivé ce matin, et d'après les apparences, la navigation sera encore possible pendant encore six à huit semaines". Il y a quelques années, les fonctionnaires du département de la Marine ont éprouvé quelques difficultés à engager les

capitaines à courir le risque de ce voyage. Toutefois, l'expérience des deux dernières années a prouvé qu'en temps ordinaire un steamer peut parfaitement traverser aux îles de la Madeleine. La même observation s'applique aux Sept îles. Le ministère des Postes (M. Pelletier) le sait, la navigation d'hiver entre Québec ou l'embouchure du Saguenay et les Sept îles est possible. Pendant plusieurs années, le département a envoyé le "Montcalm" une fois au cours de l'hiver, ce qui a permis aux habitants de ces rives lointaines de bénéficier de l'avantage du service postal. Je désirerais savoir quelle est l'intention du ministre à cet égard?

Continuera-t-il ce service et familiarisera-t-il la population du Canada et celle des autres pays avec l'idée que la navigation d'hiver est très possible en aval de Québec? Il n'y a pas de difficultés insurmontables à établir une navigation d'hiver entre le cap Tormentin sur la terre ferme et Souris (I. P.-E.). On a prouvé également que la navigation était possible entre Québec, la baie de Sainte-Catherine et les Sept îles. Mon honorable ami sait quel grand avantage il y a, pour cette population isolée, à recevoir la poste durant le long hiver.

M. HAZEN: Le "Stanley" a fait cette année un voyage aux îles de la Madeleine et nous espérons qu'il pourra faire d'autres voyages. Le "Montcalm" est revenu la semaine dernière des Sept îles et il est occupé maintenant à briser la glace sur le Saint-Laurent. M. Forneret, directeur général du service des brise-glace, a dit qu'il était nécessaire de continuer ce travail jusqu'à la semaine prochaine, et alors nous enverrons le navire à la Malbaie. L'honorable député verra que nous faisons tout notre possible pour maintenir les communications en aval de Québec.

M. LEMIEUX: Le "Champlain" sera-t-il bientôt prêt à reprendre le service?

M. HAZEN: Il a dû subir quelques réparations et on m'apprend qu'il est prêt. On construit un nouveau quai pour lui permettre d'avoir des facilités d'accostage.

M. LEMIEUX: Je comprends que l'atterrissage à la Malbaie est assez difficile, mais le ministre des Postes pourra dire à mon honorable ami qu'il y a d'autres quais sur ce rivage, comme Cap-à-l'Aigle, Saint-Irénée, les Eboulements, Baie-Saint-Paul. Je ne suis pas suffisamment versé dans la navigation pour dire si un bateau peut facilement aborder dans ces endroits, mais on devrait faire un effort, car c'est une longue distance à parcourir pour la population du comté de Charlevoix qui veut se rendre au terminus du chemin de fer de Québec, et le courrier provenant de la ville de Québec n'est pas livré avant une semaine. J'insisterai auprès de l'honorable ministre pour qu'il s'efforce de donner à la population de Charlevoix de meilleures facilités de communications.

M. HAZEN: Le "Champlain" étant un brise-glace, il a un fort tirant et il aurait de la difficulté à aborder à quelques-uns des quais dont parle l'honorable député.

M. LEMIEUX: En été le même navire accoste à deux de ces quais: Cap-à-l'Aigle et Saint-Irénée.

M. J. J. HUGHES: Les bateaux pour les îles de la Madeleine partiront-ils d'Halifax ?

M. HAZEN: Ils partent généralement de Sydney-nord.

M. J. J. HUGHES: Le "Stanley" a fait le dernier voyage ?

M. HAZEN: Oui, il est maintenant à Sydney-nord.

M. J. J. HUGHES: J'ai eu des informations venant des îles de la Madeleine à ce sujet. Le ministre peut-il dire quand sera fait le nouveau voyage?

M. HAZEN: Aucune décision n'a été prise à ce propos. Le "Stanley" est engagé en ce moment comme brise-glace.

M. LEMIEUX: Quand un voyage par le "Stanley" aux îles de la Madeleine est projeté, je suppose qu'on en donne avis aux marchands ?

M. HAZEN: Oui, cela se fait par notre agent de Québec.

M. MARCIL: J'ai lu hier dans un journal de Québec que, par suite de la glace, le "Montcalm" était revenu après une tentative malheureuse pour entrer dans la baie Ellis, à Anticosti, et qu'on a l'intention de l'y renvoyer-là, mardi prochain. Les conditions dans la baie Ellis sont très modifiées par le vent; elle peut être bloquée un jour par la glace et libre le lendemain. J'espère que l'on continuera la tentative d'entrer dans la baie.

Service maritime fluvial.—Inspection des bestiaux, $5,000.

M. HAZEN: Ce chapitre est mal intitulé; on devrait dire "inspection des chargements de bétail vivant". Ce crédit est placé à la disposition du département pour payer les inspecteurs chargés d'exercer une surveillance afin que les bestiaux et les

chevaux expédiés de ports canadiens soient convenablement logés à bord des navires. Il y a quelques années une somme assez forte était nécessaire à cette intention, mais les expéditions de bestiaux du Canada ne sont plus ce qu'elles étaient autrefois. Il y a deux inspecteurs à Montréal, M. H. Delorme et M. J. O'Grady, l'un reçoit $1,200 et l'autre $1,000 par an. Il y a eu un inspecteur à Saint-Jean, mais l'expédition de bétail par ce port a subi un temps d'arrêt et comme il n'est pas nécessaire d'y avoir d'inspection, la fonction a été supprimée. Les quelques petites expéditions qui sont faites sont surveillées par l'agent du département de la Marine.

M. LEMIEUX: N'y a-t-il pas d'espoir que l'interdiction dont est frappé le bétail pourra être supprimée?

M. HAZEN: Je ne le sais vraiment pas.

M. LEMIEUX: Je ne doute pas que le système d'inspection du bétail vivant dans les ports canadiens soit excellent, mais quand notre bétail arrive de l'autre côté de l'océan, on lui interdit d'aller plus loin que Liverpool ou d'autres ports d'entrée, bien que nous soyons des sujets excessivement loyaux et que nous ayons un Gouvernement loyal au superlatif, du moins c'est ce qu'affirme le Gouvernement lui-même. L'an dernier, le Gouvernement a donné une preuve de sa grande loyauté en demandant au Parlement de faire présent de $35,000,000 à l'Angleterre, et dans de nombreux départements de l'administration, on accorde les plus grandes facilités à nos amis d'Angleterre. Je me souviens qu'étant ministre des Postes j'ai donné aux journaux anglais des avantages spéciaux et des tarifs particuliers pour aider à développer chez nous d'excellents sentiments à l'égard de l'Angleterre. Il y a quelques années, le bruit s'est répandu que notre bétail canadien était atteint de pleuro-pneumonie, ce qui n'était autre chose, plus ou moins, qu'une diffamation. Dans un écrit de sir Charles Tupper, d'il y a environ dix ans, il dit que vers 1880 il discuta cette question avec les autorités britanniques et prouva sans l'ombre d'un doute que cette affirmation relative à la maladie du bétail canadien n'était pas autre chose qu'une diffamation à l'égard de notre bétail sur pied. Le motif ou le prétexte donné pour la continuation de cette interdiction, c'est le désir d'accorder une mesure de protection pour les pâturages du nord de l'Irlande. Comme je l'ai dit, nous avons donné à l'Angleterre beaucoup de preuves de notre loyauté et de notre bonne volonté. N'est-il pas temps que le Gouvernement insiste pour obtenir l'abrogation de cette interdiction? Quelles sont les démarches faites par le Gouvernement pour rétablir l'excellente réputation dont jouissait le bétail canadien il y a quelques années.

M. HAZEN: Mon honorable ami devra le demander au ministre de l'Agriculture.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami a été en Europe il y a deux ans et il a prononcé des discours loyaux dans un grand nombre de clubs, y compris le Colonial Institute. Il a été l'hôte honoré de beaucoup d'associations et il a parlé des bons sentiments qui existaient entre les deux pays. Je suis pour la mère patrie, mais je veux être pour mon pays natal. Comme un bon Canadien, mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries a prononcé beaucoup de discours éloquents quand il était en Angleterre; il a même fait la leçon à ce loyal avocat gallois qu'est le très honorable David Lloyd George.

M. HAZEN: C'est quelque chose de nouveau pour moi.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami n'a-t-il pas fait en Angleterre un discours dans lequel il a dit que les hommes d'Etat anglais devaient faire davantage pour la marine et ne pas dépenser tout l'argent du peuple pour des réformes prétendues sociales?

M. HAZEN: Je n'ai pas fait de discours de ce genre.

M. LEMIEUX: Dans tous les cas, mon honorable ami a donné au gouvernement anglais des conseils pour sa politique intérieure. N'a-t-il pas pu trouver le temps et les mots nécessaires pour demander au gouvernement anglais de lever l'interdiction et de donner à notre bétail canadien la réputation dont il jouissait il y a quelques années?

M. CLARK: Ai-je compris que le ministre disait qu'en ce moment il ne dépensait pas beaucoup pour l'inspection des expéditions du bétail en Angleterre?

M. HAZEN: Oui, on dépense vraiment très peu.

M. CLARK: De fait, y a-t-il du bétail expédié en Angleterre?

M. HAZEN: L'an dernier, les expéditions ont été: de Montréal, 178 moutons, 6,459 têtes de bétail et 175 chevaux.

M. CLARK: C'était pour 1912-1913. Naturellement, il y a eu un événement important en 1914 qui a modifié complètement les affaires. En 1912, dans toute l'année, nous avons expédié environ 7,800 têtes de bétail en Angleterre; mais, au mois de novembre dernier, j'ai lu quelque part, l'autre jour, qu'on n'avait pas expédié un seul animal en Angleterre dans le mois de novembre. Mais 75,000 bestiaux, y compris les veaux, bétail peu patriote, ont pris le chemin du Sud.

M. LEMIEUX: Sous quel drapeau?

M. SINCLAIR: On pourrait attirer l'attention des autorités impériales sur le fait que nous sommes mieux traités par les Etats-Unis que par l'Angleterre à ce propos. J'apprends que notre bétail est expédié de différents points et est admis aux Etats-Unis sans aucune difficulté, tandis que le bétail expédié en Angleterre doit être abattu aussitôt qu'il y arrive. Je crois que mon honorable ami, qui est au courant de ces questions, devrait attirer l'attention des autorités impériales et leur prouver que la population du Canada est mieux traitée à ce propos par les Etats-Unis que par la métropole.

M. CLARK: Sur la question de l'interdiction, je ne peux pas être tout à fait d'accord avec mon honorable ami de Guysborough et mon honorable ami de Rouville, quand ils disent qu'au début c'était une mesure protectionniste. Je crois que la règle a été imposée absolument de bonne foi par le gouvernement anglais. Il a cru qu'il y avait une épidémie dans le bétail canadien et il faut savoir que les troupeaux conservés en Angleterre par de grands propriétaires fonciers, depuis le roi jusqu'au dernier sujet, sont des bestiaux très coûteux et très précieux. J'admets qu'en Angleterre, comme partout, tout ce qui a une tendance protectionniste est beaucoup plus facile à imposer qu'à supprimer et avec la forte alliance qui a existé entre le parti irlandais et le parti libéral qui est au pouvoir depuis un certain nombre de ces années dernières, naturellement le poids de l'opinion irlandaise a pu influencer le gouvernement. Je l'admets très bien, mais je crois qu'au début de l'interdiction, il n'est pas très juste pour mon honorable ami de proférer une accusation ou même de laisser entendre qu'une accusation de mauvaise foi peut être portée contre les autorités anglaises. Je crois que l'interdiction a été imposée de bonne foi, comme moyen préventif pour empêcher la maladie de se répandre dans les troupeaux de grande valeur qui sont entretenus là-bas. Mais avec le petit nombre de bestiaux qui vont maintenant en Angleterre, je ne puis pas croire que l'interdiction en question ait une grande importance. La disposition de l'interdiction dans un autre endroit, je veux dire l'interdiction établie par un tarif protecteur, qui après tout est la pire des interdictions, a produit des résultats qui ont réduit à une insignifiance absolue la manie de l'interdiction pour cause de maladie.

M. SINCLAIR: Mon honorable ami n'a pas saisi mes paroles. Je n'ai pas eu l'intention de faire aucun reproche au sujet de la bonne foi des autorités impériales; mais j'ai simplement attiré l'attention sur le fait que nous sommes mieux traités aux Etats-Unis. Il semble que si nous voulons faire quelque chose de grand chez nous, nous devons nous adresser aux Etats-Unis. Personne ne s'attend à ce que le Gouvernement fasse quelque chose d'important dans ce sens. Nous savons que la plus grande chose qui ait été faite pour le Canada en 1913 a été accomplie à Washington. Je tiens à insister sur le fait que nous sommes très bien traités au delà de la frontière et cela vaudrait la peine de faire comprendre aux autorités impériales qu'elles devraient nous accorder le même traitement en Angleterre.

M. J. J. HUGHES: Il n'y a pas de doute que le commerce du bétail vivant entre le Canada et les Etats-Unis est très important et nous ne voudrions pas qu'on fasse quoi que ce soit pour l'affaiblir. Si cette interdiction de notre bétail en Angleterre continue, sous le prétexte que nos animaux sont malades, n'est-il pas possible et même probable que les intérêts qui sont opposés aux Etats-Unis à notre commerce de bestiaux pourraient saisir cette occasion et s'en servir comme un argument contre l'importation des animaux de notre pays. Il me semble que la chose vaut la peine d'être prise en considération.

M. HAZEN: J'imagine que les Etats-Unis connaissaient l'interdiction longtemps avant d'admettre notre bétail en franchise.

M. J. J. HUGHES: Ce n'est pas une question contentieuse; il est important, au point de vue de notre commerce extérieur, que si notre bétail n'est pas malade, tout soit mis en œuvre pour faire disparaître l'interdiction mise en Angleterre sur nos animaux.

M. LEMIEUX: A propos de ce que je disais il y a un moment, je ne veux pas citer le discours que j'ai prononcé, je désire seu-

lement rafraîchir la mémoire de mon honorable ami. J'ai dit l'an dernier:

J'ai été surpris de lire l'autre jour un discours qui aurait été prononcé en Angleterre par le ministre de la Marine et des Pêcheries devant la Ligue maritime impériale. Il a dit: "Un simple présent en argent n'aura absolument aucun effet utile. Le cadeau d'argent pour la marine fait par le Canada aura simplement pour résultat d'épargner les deniers du gouvernement libéral pour d'autres projets de prétendues réformes sociales qui, si on veut s'en rendre compte, ne seront que de nouvelles cajoleries aux électeurs du Royaume-Uni et ne seront d'aucun avantage pour la marine"

M. HAZEN: Où l'honorable député a-t-il pris cette citation?

M. LEMIEUX: Je l'ai oublié maintenant. J'ai pris le discours dans les journaux.

M. HAZEN: C'est la première fois que j'ai entendu cela. Je n'ai jamais prononcé un discours pareil. Je ne pense pas qu'un homme sain d'esprit, qui s'en va comme représentant du Canada, pourrait émettre de telles idées exprimées dans un pareil langage. Je voudrais connaître la source de cette information, parce qu'elle ne donne aucune idée de ce que j'ai dit à cette occasion.

M. LEMIEUX: Je suis très content d'entendre mon honorable ami s'exprimer ainsi.

M. HAZEN: J'ai vu quelque chose dans un journal de Montréal que j'ai rectifié.

M. LEMIEUX: Qui sont les inspecteurs à Montréal?

M. HAZEN: M. H. Delorme et M. O'Grady.

M. LAW: Cette inspection du bétail se fait-elle seulement pour les animaux exportés par mer? Je crains qu'il n'y ait quelque conflit d'autorités avec le département de l'Agriculture s'il y a une inspection relative aux épizooties.

M. HAZEN: Il ne s'agit pas d'une inspection pour épizooties. C'est un ancien crédit en vue de l'inspection des installations fournies à bord par les vapeurs, afin de se rendre compte s'il y a assez de stalles et de provisions pour le traitement des animaux durant la traversée. Il ne s'agit que du bétail expédié au delà de l'Atlantique.

M. LAW: Je suis heureux qu'il n'y ait pas d'obstacles pour arrêter le commerce des bestiaux entre le Nouvelle-Ecosse et les Etats-Unis, parce que nos cultivateurs réalisent de bons profits en ce moment et nous espérons encore faire un plus grand commerce en bestiaux et autres produits.

[M. Lemieux.]

Outillage pour les naufrages, $45,000.

M. LEMIEUX: Je demanderai si le Gouvernement a toujours l'établissement de Davie à Québec.

M. HAZEN: M. Davie a abandonné l'entreprise il y a un an ou deux. Il n'a pas pu en tirer profit. Pendant plusieurs années il y a eu très peu de naufrages dans le Saint-Laurent et il n'a pas fait de bénéfices. Il a soumis ses comptes au département et a exposé ses motifs pour abandonner l'entreprise.

M. LEMIEUX: Existe-t-il un outillage en vue des naufrages au bassin de Gaspé?

M. KYTE: Où se trouve cet outillage?

M. HAZEN: L'outillage de la Quebec Salvage Company est à Québec, sur le Saint-Laurent. La Quebec Salvage Company doit prendre soin du navire "Lord-Strahcona" et de tout autre outillage qui peut être nécessaire, à la satisfaction du département, du 1er mai au 1er décembre de chaque année, pendant toute la durée de l'entreprise. Ce navire croise dans certaines zones déterminées et comme il est équipé avec des appareils de télégraphie sans fil, il peut se rendre rapidement sur les lieux d'un naufrage.

M. KYTE: Toute cette subvention est-elle accordée à cette compagnie?

M. HAZEN: Non; il y a trois compagnies de sauvetage au Canada. La compagnie du Saint-Laurent reçoit $25,000 sous certaines conditions. Si au cours d'une année quelconque de la durée de l'entreprise, le montant total reçu par les entrepreneurs pour leurs opérations de sauvetage, y compris la subvention payée, dépasse le coût de l'entretien et de l'assurance, la compagnie paie au Trésor public 50 p. 100 du montant de ce surplus. L'an dernier, en vertu de cette clause, on a fait retour d'une somme de $8,000 au Trésor public. Il y a ensuite l'outillage de sauvetage qui est entretenu par la Dominion Coal Company et qui est partagé entre Halifax et Sydney, pour lequel la compagnie recoit une subvention de $10,000. Elle met à la disposition des armateurs et des autres, qui ont besoin des services de grands navires, les bateaux suivants, quand c'est nécessaire: "Cabot", "Coban", "Cacouna", "Cap-Breton", "Louisbourg" et les remorqueurs "Douglas-H.-Thomas", "C.-M.-Winch", "Springhill" et le chaland "Glenville". Les navires ci-dessus se trouvent à Sydney pen-l'été et à Louisbourg en hiver. Le remorqueur "Springhill" se trouve à Saint-Jean, et le chaland "Glenville" à Halifax. Le

dernier contrat prenait fin en avril 1912, et il a été renouvelé pour deux ans. Le troisième outillage de sauvetage appartient à la British Columbia Salvage Company et se trouve sur la côte du Pacifique. La British Columbia Salvage Company a conclu un marché pour entretenir un outillage de sauvetage à Esquimault durant une période de dix ans, à partir de décembre 1905.

M. KYTE: Quelle somme recoit la Dominion Coal Company?

M. HAZEN: $10,000 et $25,000 sont payés à la Quebec Salvage Company en vertu des conditions que j'ai décrites.

M. SINCLAIR: La subvention de la Dominion Coal Company est-elle soumise à certaines conditions?

M. HAZEN: Non.

M. SINCLAIR: Et la British Columbia Salvage Company?

M. HAZEN: Non.

M. KNOWLES: Le ministre se propose-t-il d'avoir un outillage à Port-Nelson?

M. HAZEN: Aucune demande n'a été faite encore.

Dépenses imprévues, $5,000.

M. LEMIEUX: Qu'est-ce que cela?

M. HAZEN: Il y a quelquefois des petits détails dans le département. Si mon honorable ami veut consulter le rapport de l'auditeur général, page N-44, il verra quels sont les articles compris sous cette rubrique. Les dépenses de 1912-1913 ont été de $663.85.

M. LEMIEUX: Cet argent sert-il à payer les enquêtes?

M. HAZEN: Il peut se faire que des enquêtes non prévues dans les crédits soient payées sur ce fonds.

M. LEMIEUX: M. Duchemin en a-t-il touché une partie?

M. HAZEN: Je ne pense pas.

M. KYTE: J'ai un dossier déposé par le département de la Marine et des Pêcheries, qui contient un compte de J. A. Gillies pour le département de la Marine et des Pêcheries, à W. Ferguson, daté du 6, 1912. Le voici:

Dépenses de chemins de fer à Pictou $1.95; bateau, $1; voiture à Mulgrave, $1, $3.95; 8 mai 1912 retour de Pictou à Port-Royal, chemin de fer, voiture et bateau, $5.25; hôtel et dépenses de voyage, $3.75; perte de temps, 3 jours à $3, $9; télégrammes à J. A Gillies, etc., $1.45; télégrammes au département de la Marine, $1.50. total, $23.90.

(Signé): W. Furgeson.

Il me semble que c'est un compte extraordinaire, car il est au nom de J. A. Gillies, pour le département de la Marine et des Pêcheries, qui doit à W. Ferguson, Port-Royal. Je voudrais savoir pourquoi ce compte se trouve ici sous cette forme.

M. HAZEN: A quelle page est-il?

M. KYTE: Page 77 d'un relevé déposé par ordre de la Chambre, le 7 avril 1913, donnant copie de tous les comptes, certificats etdépenses effectuées au sujet de la homarderie d'Arichat pendant la saison de 1912, avec les noms des officiers et de l'équipage du côtre "Davies" et les salaires payés à chacun.

M. HAZEN: Cela relève de la division des pêcheries, et je dirai à mon honorable ami que j'aurai tous les renseignements quand nous en serons là. Je n'en ai jamais entendu parler auparavant.

M. LAW: Je voudrais demander au ministre s'il a traité d'autres officiers comme M. Trefry, qu'il a révoqué de la position qu'il occupait comme capitaine de la navigation à Yarmouth. Le ministre a révoqué un des meilleurs officiers qui aient jamais occupé cette position, et il a été tellement pressé de le faire qu'il a nommé quelqu'un —contre lequel je n'ai absolument aucun grief—qui est citoyen américain. Le ministre tenait tellement à nommer le successeur de Trefry, que le port de Yarmouth est resté sans capitaine de la navigation jusqu'à ce que le remplaçant ait pu obtenir les papiers qui faisaient de lui un citoyen britannique. M. Trefry a été révoqué et nous avons dû nous passer de capitaine de navigation jusqu'à ce que le nouveau ait eu ses papiers. Je désire exposer ces faits au comité pour montrer comment le département de la Marine a procédé relativement aux révocations.

M. HAZEN: Je dirai à la Chambre ce qui s'est passé à propos de M. Trefry:

En avril 1895, le capitaine de la navigation au port ci-dessus était M. J. R. Rogers qui fut révoqué en octobre 1896, par arrêté du conseil à la suite d'accusation d'ingérence politique. Le capitaine John A. Tilley fut alors nommé capitaine de la navigation en remplacement de M. Rogers. Le 11 novembre 1896, un arrêté du conseil révoquait le capitaine John A. Tilley et nommait Norman L. Trefry. Le 11 mars 1912 une lettre a été reçue au département, signée par Knowles E. Crosby et plusieurs autres portant des accusations d'ingérence politique contre M. Trefry. On déclarait que Trefry avait fait tous ses efforts pour battre le candidat conservateur et pour élire M. B. B Law, le candidat libéral. Un affidavit a été reçu du docteur A. M. Perrin, de Yarmouth, témoignant que dans l'élection de 1908 il avait sollicité des

votes et conduit une voiture pour transporter les électeurs au bureau de vote; qu'il avait assisté à une réunion politique tenue par le très honorable sir Wilfrid Laurier, a Digby (N.-E.), s'absentant de son bureau et négligeant ses fonctions; qu'il avait aidé à faire passer M. Law comme candidat libéral à une convention des libéraux en septembre 1911. A cette époque, au moment de la grande entrée du "SS. Prince-George" de la D.A.R. S.S. Company, il saisit la main du capitaine McKinnon, du "Prince-George" et l'arrêtant à la coupée il s'écria: "Ah, ah, nous avons eu des difficultés à obtenir que M. Law consente à se porter candidat, mais il a enfin consenti après beaucoup de pétitions"; qu'il a pris part à une réunion politique tenue dans la salle d'opéra à Yarmouth et où il était sur l'estrade avec M. Law". A la suite des déclarations contenues dans l'affidavit du docteur Perrin, un arrêté du conseil en date du 10 avril 1912 a révoqué Norman L Trefry et a nommé le capitaine Samuel Messenger capitaine de navigation à sa place.

M. MACDONALD: Comment se fait-il que son remplaçant soit un citoyen américain?

M. HAZEN: Son successeur est maintenant sujet britannique.

M. MACDONALD: Il est bien naturel de trouver un autre cas de ce genre. Les gens que le Gouvernement nomme à des emplois sont des citoyens américains. Quand il a eu besoin de quelqu'un pour faire une enquête dans les dépenses du Transcontinental, il n'a pas été satisfait de choisir un sujet britannique, il a nommé M. Gutelius. Il n'était pas sujet britannique quand il a été nommé et on a commencé par le naturaliser pour qu'il soit en état de faire une enquête régulière.

Nous sommes dans une étrange situation si, dans tout le comté de Yarmouth, on ne peut trouver un Canadien ou un sujet britannique pour occuper la position de maître du port et qu'il faille nommer un citoyen de la république américaine.

M. LAW: En réponse à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, je dois dire que M. Trefry déclare formellement que l'accusation est fausse. Pour ma part, je suis prêt à affirmer que M. Trefry n'a jamais paru sur une estrade aux réunions que j'ai tenues dans le comté de Yarmouth, en 1911. J'ajouterai que M. Trefry n'a pas assisté à l'assemblée à laquelle sir W. Laurier a adressé la parole, à Digby. Ce jour-là, il n'était pas absent de la ville, mais il est resté à son bureau pour s'acquitter des devoirs de sa charge. Je connais personnellement M. Trefry et je n'hésite pas à dire que sa destitution est un des actes les plus cruels commis par le Gouvernement actuel. M. Trefry était un fonctionnaire modèle; il n'a jamais assisté à une assemblée politique; il n'a jamais paru sur une estrade à Digby et je me demande pourquoi on a refusé à ce sujet britannique le droit d'être entendu avant d'être condamné.

Je suppose que le ministre n'a pas voulu lui accorder une enquête, parce qu'il croyait ne pas pouvoir faire la preuve des accusations portées contre ce fonctionnaires. Encore une fois, je me demande pourquoi on lui a refusé une enquête. L'autre jour, j'ai demandé à l'honorable ministre s'il savait qu'il y a dans le comté de Yarmouth un comité chargé de distribuer les faveurs ministérielles. Mon honorable ami a répondu qu'il ne connaissait pas d'institution de cette nature. Il me permettra de lui dire que M. Knowles E. Crosby est membre de ce comité, et pourquoi accepterait-on le témoignage de M. Crosby, puisque le ministre ignorait qu'il fît partie de ce comité?

M. HAZEN: J'ai expliqué à mon honorable ami que l'accusation était appuyée par une déclaration, faite sous serment, du capitaine Perrin, de Yarmouth.

M. LAW: M. Trefry déclare qu'il est absolument faux qu'il se soit occupé de politique. Je n'ai soulevé cette question que pour avoir l'occasion de défendre M. Trefry et mettre sa cause sous les yeux du public.

M. KYTE: M. Trefry a été destitué dans des circonstances que la Chambre a le devoir de censurer, mais je crois que je puis signaler à l'attention du ministre un cas encore plus odieux que celui-là. A l'ouverture de la session de 1912, j'ai posé la question suivante à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries:

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il reçu les dépositions prises par M. H. P. Duchemin, à Rivière-Bourgeois, au mois d'octobre dernier, au sujet de l'accusation d'ingérence politique, portée contre M. Marin Bourque, gardien du phare de Rivière-Bourgeois, et qui a été destitué au mois d'avril dernier?

2. M. Duchemin a-t-il fait un rapport concernant cette enquête?

3. Le ministre a-t-il l'intention de réintégrer M. Bourque comme gardien du phare?

Cette question est demeurée inscrite au Feuilleton, depuis le commencement de la session, jusque vers le 15 janvier. M. Bourque a été destitué au printemps de 1912, sans la moindre enquête, sur la simple dénonciation du candidat conservateur. Cette accusation d'ingérence politique portée contre M. Bourque était tellement odieuse que j'étais certain qu'une enquête en démontrerait la fausseté et aurait pour résultat de le faire réintégrer. Le ministre

accorda une enquête et le commissaire se rendit à Rivière-Bourgeois dans le mois de septembre. J'étais présent quand M. Duchemin interrogea le premier témoin, M. William Levisconte, un chef conservateur. Ce témoin ne put rien prouver contre M. Bourque. M. Duchemin insista tellement auprès du témoin et le harcela avec tant de persévérance, que ce dernier s'écria: "Comment, par tous les diables, voulez-vous que je sache si M. Bourque s'est occupé de politique ou non?" C'est parce que je savais que ce témoin avait été appelé expressément pour faire la preuve des accusations portées contre M. Bourque, que j'ai posé cette question au ministre au commencement de la session de 1912. La question resta inscrite sur la feuille de l'ordre du jour pendant des semaines et des semaines. Elle fut posée à plusieurs reprises par le président de la Chambre, et chaque fois, le ministre demanda qu'elle fût réservée pour plus tard. Quelque temps après, M. Duchemin fit un nouveau rapport au sujet d'une seconde enquête qu'il avait instituée sur la même accusation portée contre M. Bourque. La première n'avait rien prouvé et voici la réponse que fit enfin le ministre de la Marine et des Pêcheries:

1. L'enquête en question avait été fixée, par M. Duchemin, au 27 septembre 1912. A cette date, aucun témoin ne fut entendu. Une autre enquête fut tenue le 12 décembre 1912.

Si on a dit au ministre qu'aucun témoin n'a été entendu le 27 septembre, il a été induit en erreur. S'il a simplement voulu dire que ce jour-là rien n'a été prouvé contre M. Bourque, sa réponse est exacte. Les témoins qui ont été interrogés par M. Duchemin ont été incapables d'apporter la moindre preuve contre l'accusé. Le ministre de la Marine craignant sans doute d'être obligé de réintégrer M. Bourque, ordonna au commissaire d'instituer une deuxième enquête, pendant que la question continuait de figurer au Feuilleton. M. Duchemin se transporta de nouveau à la Rivière-Bourgeois et je me bornerai à citer la déclaration faite par la femme de M. Bourque, pour expliquer dans quelles circonstances cette deuxième enquête a été tenue. A cette date, M. Bourque était malade; sa santé n'était pas très bonne lorsqu'il fut congédié et sa démission, de même que la perte des cent dollars que lui rapportait sa place de gardien de phare, eurent pour effet d'aggraver sa maladie. Il était malade au lit et incapable d'être présent à l'enquête. C'est sa femme qui répondit à l'assignation de M. Duchemin et c'est à cette occasion qu'elle fit la déclaration dont je donnerai lecture à la Chambre, après la reprise de la séance.

(A six heures la séance est suspendue et reprise à 8 heures.)

Reprise de la séance.

ADOPTION D'UN BILL CONCERNANT LE CHEMIN DE FER OTTAWA NORTHERN AND WESTERN.

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles du projet de loi (bill n° 17), déposé par M. Fripp, concernant la compagnie du chemin de fer Ottawa Northern and Western.

M. OLIVER: Le parrain du bill ou le président du comité des chemins de fer peuvent-ils nous donner quelques explications concernant ce projet?

M. LANCASTER: Le bill a été adopté par le comité, sans aucun changement. Il s'agit du renouvellement d'une charte qui avait déjà été renouvelée l'an dernier. Les trois articles de rigueur, sur lesquels nous insistons toujours, avaient été insérés l'an dernier. Aucune objection n'a été faite au bil tel qu'il est rédigé.

M. OLIVER: Où doit passer ce chemin de fer et quels sont les délais accordés par la charte?

M. LANCASTER: Le bill demande à modifier le chapitre 84 des Statuts de 1899 et le chapitre 73 des Statuts de 1909. Je n'ai pas ces deux lois sous la main et je ne puis pas décrire exactement le tracé de la ligne Les travaux devront être commencés dans un délai de deux ans et être achevés dans cinq ans. Ce sont les délais ordinaires.

M. OLIVER: Aucune objection n'a été soulevée devant le comité?

M. LANCASTER: Non.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION D'UN BILL RELATIF AU PONT ET AU TUNNEL DE BURRARD-INLET.

La Chambre passe à la discussion des articles du projet de loi (bill n° 11), déposé par M. Stevens, concernant la compagnie du pont et du tunnel de Burrard-Inlet.

M. OLIVER: L'honorable député qui a déposé le bill aura-t-il l'obligeance de donner quelques explications?

M. LANCASTER: Les modifications apportées au premier article du bill n'en changent pas le sens; nous avons voulu simplement rendre la rédaction plus claire. Nous avons mis "le pont, le tunnel et les voies ferrées" à la place de "son pont, son tunnel et ses voies ferrées". Les mots "que la compagnie est autorisée à construire" étaient répétés et nous les avons retranchés. Nous avons ajouté un troisième article, pour imposer une condition que nous considérons de rigueur, concernant les forces hydrauliques. Par cet article, les pouvoirs que la compagnie pourra acquérir sur les chutes d'eau, devront être conformes à la loi générale.

M. OLIVER : L'honorable député qui a déposé le bill pourrait peut-être nous dire où ce pont et ce tunnel doivent être construits.

M. STEVENS : Il s'agit simplement de renouveler une charte. Le pont doit être truire un à l'endroit appelé First-Narrows, rows, sur les limites est de la ville de Vancouver, au-dessus du bras de mer, pour atteindre la rive nord. Des soumissions ont été demandées pour la construction de ce pont et elles seront ouvertes le 1er avril. Tout est prêt pour le commencement des travaux.

Quant au tunnel, il a été mentionné dans le titre du bill et il a été question d'en construire un à l'endroit appelé First Narrows, mais la question n'a pas encore été étudiée sérieusement par les citoyens de Vancouver et les municipalités environnantes. Il sera peut-être construit plus tard, soit pour répondre aux besoins du trafic, soit pour amener de l'eau dans des conduites.

M. OLIVER : Croit-on qu'il soit à propos de confier les deux entreprises à la même compagnie?

M. STEVENS : La compagnie est simplement une combinaison des municipalités de Vancouver, de Vancouver-Nord et de Vancouver-Ouest. Toutes ces municipalités sont intéressées dans l'entreprise.

M. OLIVER : Est-ce un pont de chemin de fer?

M. STEVENS : C'est un pont pour les chemins de fer, pour les tramways, pour les voitures et pour les piétons.

M. OLIVER : Sera-t-il à l'usage exclusif du chemin de fer en question ou ce qu'on pourrait appeler un pont public?

[M. Oliver.]

M. STEVENS : L'usage en sera absolument libre.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER CALGARY-EDMONTON.

La Chambre passe à la discussion des articles sur le projet de loi (bill n° 12), déposé par M. Douglas, concernant la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton.

M. OLIVER: Quel est l'objet de ce bill?

M. DOUGLAS : Il est à l'effet d'autoriser la construction d'embranchements dans le sud de l'Alberta, où le besoin s'en fait vivement sentir. Le bill a été étudié minutieusement par le comité qui s'en est déclaré satisfait. Mais les auteurs du projet ont des objections à un amendment introduit par le comité et si cet amendment n'est pas retiré ou modifié, je demanderai que le bill soit réservé.

M. ROGERS: Quel est cet amendement?

M. DOUGLAS: Il concerne le délai dans lequel les travaux devront être commencés et terminés. L'amendement décrète que les travaux devront être commencés dans un délai d'un an et terminés dans trois ans.

M. LANCASTER: La majorité du comité a été d'opinion qu'il fallait presser la compagnie, et le délai ordinaire de deux ans pour commencer les travaux a été réduit à un an et celui de cinq ans, pour les achever, à trois. L'amendement a été voté par 22 voix contre 10. Ce sont des questions de détail qui sont de la compétence du comité général de la Chambre et je ne prétends pas dire que cette dernière n'a pas le droit de rapporter la décision du comité. Je ferai remarquer, cependant, que ce n'est pas la coutume et qu'en règle générale la Chambre respecte les décisions du comité des chemins de fer, sur une question qu'il s'est donné la peine d'étudier. La question du délai est presque toujours laissée à la discrétion du comité. Je ne partage pas l'avis de ceux qui disent que nous créerons un précédent en insérant une condition comme celle-là dans un bill, car il est évident que chaque cas doit être réglé selon son mérite. Je n'ai pas d'obection à ce que le bill soit réservé, mais j'espère qu'il ne sera pas remis à l'étude lundi, car je ne pourrai pas être présent ce jour-là.

M. CURRIE: Pourquoi ne pas le renvoyer au comité, comme cela se fait ordinairement?

M. LANCASTER: Ce ne serait pas juste pour le comité.

M. OLIVER: L'honorable député qui a déposé le bill dit que les auteurs du projet s'opposent au changement. Le comité a probablement eu de bonnes raisons pour introduire cet amendement et la Chambre aimerait à les connaître.

M. LANCASTER: Le comité a pensé que la compagnie traînait les choses en longueur et encourageait la spéculation sur les terrains, sur le parcours projeté de la ligne. C'est pour mettre fin à l'incertitude et à la spéculation que le comité a obligé la compagnie à commencer les travaux immédiatement, si elle a réellement l'intention de construire la ligne. Je ne veux pas m'ériger en juge, mais la question a été discutée à fond devant le comité, par des citoyens des localités intéressées. Je n'ai pas voté moi-même, mais après une longue discussion l'amendement a été adopté par 22 voix contre 10. Je considère que ce serait manquer d'égards envers le comité que de lui renvoyer le bill, à moins qu'il ne soit clairement démontré que nous avons commis une erreur.

M. DOUGLAS: La principale raison pour laquelle le comité a introduit cet amendement, c'est parce que les colons, dans les provinces de l'Ouest, et plus particulièrement dans l'Alberta, se plaignent de ce que des compagnies obtiennent des chartes et que les colons vont s'établir le long du chemin de fer projeté et qui n'est jamais construit. Le ministre des Chemins de fer a reçu un grand nombre de lettres au sujet de cette affaire et il n'avait pas d'objection à ce que le bill fût amendé de manière à obliger la compagnie à commencer les travaux dans un délai d'un an et à les terminer dans un délai de trois ans. La principale raison de cet amendement, c'est que les colons demandent que, lorsque la construction d'un chemin de fer est autorisée, les travaux soient commencés et achevés dans le plus court délai possible. La compagnie refuse absolument de s'engager à commencer les travaux dans le délai d'un an.

M. CURRIE: Il est peut-être utile d'expliquer à la Chambre ce qui s'est passé dans l'Alberta depuis un an. Cet embranchement du Pacifique-Canadien doit traverser les nouvelles régions pétrolifères, au sud de Calgary. C'est un territoire très important sur lequel beaucoup de gens désirent s'établir et où il se fait un trafic considérable. Le comité a sans doute supposé que cette compagnie n'a pas fait son devoir envers la province, au cours de la dernière année. Pour bien faire voir que la compagnie se rend compte de la situation et comprend ses obligations, j'expliquerai en quelques mots ce qui a été fait dans les derniers douze mois. Les terrassements ont été faits sur une distance de 235 milles; les rails ont été posés sur un parcours de 115 milles 9 et la voie est balastée sur une longueur de 113 milles 4. Une compagnie qui construit 250 milles de voie ferrée dans un an, ne peut pas être accusée de négligence. Il y a actuellement, en cours de construction, pas moins de six embranchements qui vont rejoindre la voie principale du Pacifique-Canadien. Au commencement de chaque session, le comité des chemins de fer a pour habitude de se monter un peu la tête et trouve que la construction des voies ferrées n'avance pas assez vite, mais quand les esprits sont un peu calmés et que les membres du comité se mettent sérieusement à l'ouvrage, le délai pour commencer les travaux est presque toujours fixé à deux ans. Personne ne sera lésé si on accorde un délai de deux ans à la compagnie, mais si l'amendement est maintenu et si le bill est retiré, la population de cette région en souffrira, car le Pacifique-Canadien a tout l'argent nécessaire pour construire la voie et cette dernière peut être construite en un an et demi. La chose ne peut pas se faire dans un an, je demande instamment au comité de modifier l'amendement.

M. OLIVER: Vu que le comité a étudié la question à fond et que l'amendement a été voté à une forte majorité, il est peut-être préférable de réserver le bill pour le moment. Si c'est le comité général de la Chambre qui doit décider la question, qu'on attende qu'il y ait plus de membres présents qu'il n'y en a ce soir.

M. ROGERS: Il y a probablement beaucoup à dire, pour et contre, sur cette question. Si je comprends bien, d'autres bills semblables n'ont pas été traités de la même manière. D'un autre côté, je suis de ceux qui croient qu'un délai d'un an, pour permettre à une compagnie de se prévaloir des privilèges que lui confère le Parlement, est suffisant. Mais il n'est peut-être pas à propos de faire une exception pour une ligne en particulier et de lui imposer ces conditions plus sévères qu'aux autres. Je crois comme l'honorable député d'Edmonton qu'il est préférable de réserver le bill pour le moment et d'attendre que l'assistance

soit plus nombreuse. Ce sera probablement la prochaine fois que les bills d'intérêt privé seront mis à l'étude.

M. BUCHANAN: Je puis corroborer ce que vient de dire l'honorable député de Simcoe-nord, concernant les travaux exécutés par le Pacifique-Canadien, cette année, dans l'Alberta. Cette compagnie a construit trois lignes très importantes dans ma circonscription. Je ne crois pas que cet amendement soit spécialement dirigé contre le Pacifique-Canadien; son but est plutôt d'engager les compagnies de chemin de fer en général à hâter la construction des voies ferrées qu'elles sont autorisées à construire. Certaines compagnies reviennent si souvent demander à la Chambre de relever leurs chartes que le public est mécontent et pense, bien à tort, que les chemins de fer ainsi autorisés ne seront pas construits avant de longues années. Je puis citer un cas survenu dans mon propre comté. Une compagnie se fit accorder une charte pour construire un embranchement et les colons se sont empressés d'aller s'établir sur les terres sises le long du tracé projeté. Cette charte a été renouvelée plusieurs fois et les colons établis dans la région depuis de nombreuses années, sont encore à 70 milles de tout chemin de fer. Ceux qui ont voté cet amendement au comité des chemins de fer voulaient sans doute hâter la construction de la ligne et faire savoir aux compagnies que l'intention du Parlement est de ne pas leur permettre de se moquer du public.

J'ignore si l'amendement en question aura pour effet de hâter les travaux, mais si le Parlement peut faire comprendre aux compagnies qui demandent sans cesse de nouveaux délais, que nous n'entendons pas badinage et que nous sommes bien décidés à supprimer tous retards inutiles, ce sera certainement une bonne chose. Le Pacifique-Canadien est le seul chemin de fer que nous ayons dans cette partie du pays et il rend de grands services à la population. D'autres compagnies, comme le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique, qui ont aussi des chartes les autorisant à construire des lignes dans différentes parties du pays, ne se hâtent pas de commencer les travaux.

Une fois qu'une charte est accordée, il est difficile de trouver une autre compagnie disposée à construire un chemin de fer dans la même région. Le Pacifique-Canadien fut invité à construire un embranchement à un certain endroit et il répondit que le Nord-Canadien avait déjà une charte l'autorisant à construire une ligne dans cette direction. Je donne ces explications pour faire comprendre à la Chambre les motifs de ceux qui ont voté cet amendement, à la demande de quelques députés de l'Ouest. Cette question est très importante pour cette partie de l'Alberta. Toutes les chambres de commerce sont d'accord pour demander au Parlement de ne pas accorder de renouvellements de chartes aux compagnies de chemin de fer, sans avoir la garantie que les travaux seront commencés et terminés dans le plus court délai possible.

(Le comité fait rapport sur l'état de la question.)

ADOPTION D'UN BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

La Chambre passe à la discussion des articles du projet de loi (bill n° 15), déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc.

M. LANCASTER: Le seul amendement fait par le comité à ce bill a été de changer la rédaction de l'article 10. La première rédaction disait que le bill n'entrerait en vigueur qu'après avoir été approuvé par les actionnaires de la compagnie. La nouvelle comporte que certains articles du bill ne produiront d'effet qu'après avoir été ratifiés par les actionnaires. Nous croyons la nouvelle formule plus conforme à la dignité du Parlement. L'objet général du bill est d'autoriser la compagnie à payer des dividendes semestriels, sans être obligée de convoquer les actionnaires en assemblée, deux fois par année, pour ratifier ces dividendes. La compagnie prétend que cette disposition lui permettra de se procurer des capitaux plus facilement. Elle a besoin d'argent pour améliorer sa voie, et c'est pourquoi elle demande d'introduire ces dispositions dans sa charte.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION D'UN BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER LACHINE-JACQUES-CARTIER-MAISONNEUVE.

La Chambre passe à la discussion des articles sur le projet de loi (bill n° 156), déposé par M. Bickerdike, concernant la compagnie du chemin de fer de Lachine à Jacques-Cartier et à Maisonneuve.

M. LANCASTER: Dans ce bill, la date fixée pour le parachèvement de la ligne est changée. Après avoir discuté la question à fond, le comité a décidé de laisser à deux

ans le délai accordé pour commencer les travaux, mais le délai dans lequel les travaux devront être terminés est réduit à trois ans. Cette disposition a été votée presque à l'unanimité. Le comité des chemins de fer se permet quelquefois des exceptions de cette nature pour des raisons que j'approuve, dans des cas spéciaux que certaines conditions géographiques et autres semblent justifier.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION D'UN BILL CONCERNANT LE CHEMIN DE FER CENTRAL WESTERN CANADA.

La Chambre passe à la discussion des articles du projet de loi (bill n° 13), déposé par M. W. E. Sharpe, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Central Western Canada.

M. LANCASTER: L'objet du bill est simplement d'autoriser une compagnie. Pour empêcher toute confusion, le comité propose à la Chambre de changer le nom de la compagnie en celui de Central Western Canada. A larticle 3, le capital-actions a été porté à $7,000,000, au lieu de $5,000,000. A l'article 12, nous remplaçons le mot "ordre" par le mot "approbation" des commissaires des chemins de fer du Canada.

M. OLIVER: Où doit être construit ce chemin de fer ?

M. LANCASTER: Il doit partir de Winnipeg et se diriger vers le nord en passant par Yorkton, Saskatoon et Battleford, pour se rendre jusqu'à Edmonton.

M. OLIVER: Cette voie se trouverait à longer la ligne actuelle du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Winnipeg et Edmonton, et serait à peu de distance du Nord-Canadien et du Grand-Tronc du Pacifique. Le comité a-t-il tenu compte de ces faits?

M. LANCASTER: Voilà ce qu'on a fait observer, mais le comité a cru qu'on ne pouvait refuser à des compagnies de chemins de fer la permission de construire une douzaine de lignes parallèles, si elles le désiraient. On ne peut forcer un chemin de fer de construire une voie à un endroit où il ne lui plaît pas d'exécuter ce genre de travaux et nous croyons ne pas causer de dommage ni commettre d'injustice, si nous accordons des chartes complètes entre certains points déterminés.

M. OLIVER: On m'a laissé entendre que le ministre des Chemins de fer avait fait une déclaration au sujet de cette charte; le ministre étant absent de la Chambre, j'aimerais qu'on répétât cet énoncé, ce que le hansard enregistrerait comme étant l'affirmation de la politique du Gouvernement au sujet de voies entièrement parallèles.

M. ROGERS: Mon honorable ami s'oppose-t-il à l'adoption de ce projet de loi?

M. OLIVER: Aucunement, je veux simplement me renseigner sur la nature et la portée de ce bill que nous discutons maintenant et je profite de cette dernière circonstance pour ce faire. Je puis dire que ce qui s'est passé dernièrement, à Québec, doit convaincre tous les membres de cette Chambre qu'il importe de ne pas laisser adopter une loi avant que les députés, qui sont chargés d'étudier celle-ci, ne sachent ce dont il retourne véritablement.

M. CURRIE: La politique exprimée ouvertement au comité des chemins de fer a toujours été—depuis six ans, au moins—d'user d'une liberté complète dans l'octroi des chartes de chemins de fer. Ce qui revient à dire que si quelqu'un veut obtenir une charte applicable à une région quelconque, il peut atteindre ce but, de même qu'une autre personne qui désire l'octroi d'une charte, embrassant la même région, a le droit de voir exaucer sa demande. Telle a toujours été la politique du comité depuis que j'en fait partie; inutile donc de parler de détectaphones, d'appareils et de signes à l'usage des sourds-muets, ou de de recourir à des échappatoires de cette nature.

M. NEELY: A l'instar de mon honorable ami (M. Currie), je fais partie du comité des chemins de fer, si bien que les membres de ce dernier aient indubitablement accepté la politique générale du libre-échange dans les chartes accordées aux chemins de fer, ils n'ont jamais, à ma connaissance, sanctionné ce principe, lorsqu'il s'est agi d'accorder des chartes à des compagnies de chemin de fer qui voulaient pénétrer dans une région où déjà l'on travaille une voie ferrée. La doctrine que l'on prône, aujourd'hui, est bien nouvelle pour moi. Lorsqu'il s'agit d'une région où l'on ne trouve pas de voie ferrée, alors qu'une compagnie détient une charte lui accordant le droit de construire un chemin de fer dans cette région, nul membre du comité ne s'oppose à l'octroi d'une charte à une autre compagnie qui veut construire une voie ferrée dans le même territoire, mais il s'agit d'une

voie déjà construite, on est en droit d'attendre du ministre qu'il nous dise si une autre compagnie intéressée peut construire une voie qui soit parallèle à la première sur un espace de centaines et de centaines de milles, bien que les deux chemins de fer ne soient éloignés que d'un mille ou même que d'un demi-mille l'un de l'autre. Je dis que le comité des chemins de fer n'a jamais accepté cette politique. Si j'ai bien saisi la nature de sa demande, l'honorable représentant d'Edmonton veut obtenir du ministre des Chemins de fer ou, en son absence, d'un membre quelconque du Gouvernement, un énoncé de la politique ministérielle au sujet des lignes de chemins de fer parallèles: le Gouvernement a-t-il ou non l'intention de permettre à cette compagnie de construire—si sa charte le lui permet, ce qui est certain—une voie ferrée qui suivra la même direction que celle couverte par les voies déjà existantes qui traversent le même territoire et cela, dans un voisinage si rapproché que la population ne jouira pas des avantages d'un meilleur service? Le seul résultat de cet état de choses serait de nuire à la voie déjà construite, sans avantage appréciable pour le public.

M. CURRIE: L'honorable député condamne-t-il la concurrence entre les chemins de fer?

M. NEELY: Nullement, mais je condamne l'idée de permettre aux compagnies de chemins de fer de dépenser de l'argent à la construction de voies inutiles, lorsque l'Ouest et l'Est également réclament à grands cris la construction de voies ferrées dont le public a un si grand besoin. Il va sans dire que nous voulons la concurrence entre les compagnies de chemins de fer; cependant, nous n'avons pas besoin d'une concurrence dont notre population ne bénéficie pas et qui nuit au progrès et même au maintien des chemins de fer déjà construits.

M. LANCASTER: L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question à seule fin de me renseigner et de me guider? Dira-t-il que, lorsqu'une compagnie de chemin de fer demande à ce que sa voie soit parallèle à celle d'un autre chemin de fer, nous devons refuser de la constituer civilement? Il nous incombe d'accorder ou de refuser cette charte, mais nous ne pouvons agir dans la première alternative et dire: Vous devez vous bâtir où vous n'avez pas l'intention d'aller. L'honorable député dira-t-il que le comité devrait refuser cette charte, parce qu'elle se rapporte à un chemin de fer qui veut être parallèle à un autre?

[M. Neely.]

M. NEELY: Le président du comité des chemins de fer me fait beaucoup d'honneur, en me demandant mon avis sur ce point. C'est que moi-même je compte sur le président pour m'éclairer et me renseigner.

M. LANCASTER: J'ai besoin de connaître l'opinion de l'honorable député.

M. NEELY: Je ne m'oppose aucunement à l'octroi de cette charte. Je suis porté à croire que le président du comité des chemins de fer, qui connaît assez les secrets du ministre des Chemins de fer—leurs sièges sont voisins, au comité—est en mesure de nous faire connaître l'attitude que le ministre prendra, lorsqu'après avoir obtenu cette charte cette compagnie construira—ce qui est certain—un chemin de fer qui en côtoyera un autre déjà construit.

M. LANCASTER: Je puis répondre à mon honorable ami que je ne suis pas dans les confidences dont il parle; je ne crois pas non plus qu'il m'incombe de jouer ce rôle de confident. Je suis simplement président du comité des chemins de fer. Je ne suis pas en meilleure situation que l'honorable député lui-même pour connaître la pensée du ministre des Chemins de fer. Je n'estime pas non plus qu'il m'incombe, en ma qualité de président du comité des chemins de fer, de croire que je suis assez dans les secrets du ministre des Chemins de fer pour avoir le droit de demander à ce dernier de me faire connaître la décision à laquelle il en est arrivé. Je prétends n'être que le président du comité des chemins de fer représentant tout le Parlement à ce comité—non pas seulement le Gouvernement, l'opposition, mais tout le Parlement; c'est au comité d'assumer la responsabilité de ses actes. Avec toute la déférence due à l'honorable député, je me permets de dire qu'à mon sens il ne s'agit pas ici d'une question sur laquelle le Gouvernement doit prendre une attitude bien tranchée. A mon avis, il appartient à ce comité parlementaire de régler cette affaire. Dans certaines parties de l'Ontario nous aimerions voir des voies ferrées parallèles. Dans le district où j'habite on trouve un chemin de fer qui ne peut entreprendre d'accomplir un travail efficace et nous avons grandement besoin d'une ligne parallèle. Nous avons besoin de concurrence et d'avantages supplémentaires, au point de vue du transport. Je pourrais citer un grand nombre de cas où l'intérêt public réclame impérieusement des voies ferrées supplémentaires et parallèles entre certaines villes. Mais ce que je tiens à demander à mon ho-

norable ami, c'est de me dire s'il croit personnellement que nous devrions aller jusqu'à dire à une compagnie de chemin de fer: Nous ne vous accorderons pas de charte, parce que votre ligne est parallèle à une autre. Je ne crois pas que nous ayons le droit de prétendre qu'un ministre nous mette dans ses secrets, pour nous guider dans ce comité, du moment que nous agissons conformément aux dispositions de la loi des chemins de fer.

M. NEELY: J'accepte la déclaration de mon honorable ami, lorsqu'il proclame qu'il remplit la fonction de président du comité des chemins de fer pour toute la Chambre. Toutefois, je dis que lorsque ce projet de loi vient du comité des chemins de fer et qu'il se trouve soumis à l'étude de la Chambre, nous avons le droit d'attendre du ministre des Chemins de fer un énoncé de la politique qu'il entend suivre, lorsqu'il s'agira pour lui de décider s'il donnera ou non son assentiment, lorsque les parrains d'un projet de loi soumettront à son examen les plans définitifs de l'entreprise à laquelle le bill se rapporte.

M. ROGERS: Si l'on soulève quelque objection à l'encontre de ce projet de loi, nous serons heureux d'en remettre l'étude à plus tard.

M. OLIVER: Cela vaudrait peut-être tout aussi bien. Le Feuilleton contient-il d'autres bills qui ne sont pas contentieux de leur nature, mais celui-ci est très important; à mon sens, il implique une question très complexe.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

ADOPTION D'UN BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER WEST ONTARIO PACIFIC.

La Chambre passe à la discussion des articles du projet de loi (bill n° 19), déposé par M. Nesbitt, concernant la compagnie du chemin de fer West Ontario Pacific.

Sur l'article 1er.

M. NESBITT: La modification a pour but d'insérer à ce projet de loi les dispositions ordinaires incluses dans tous les projets de loi de cette nature et qui se rapportent au croisement des grandes routes.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et puis adopté.)

ADOPTION D'UN BILL CONCERNANT LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

La Chambre passe à la discussion des articles sur le projet de loi (bill n° 30), déposé par M. W. H. Sharpe, concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Sur l'article 2 (nouvelles lignes autorisées).

M. OLIVER: On me dit que ce bill a été modifié par le comité. Le président de ce dernier nous expliquera peut-être la nature de cette modification.

M. LANCASTER: Les modifications consistent dans l'insertion de deux dispositions ayant pour but de soumettre ces lignes à notre haute main, quant à ce qui se rapporte à la protection des municipalités au sujet de l'éclairage, de l'énergie électrique et des travaux de construction sur les routes publiques. L'an dernier, le Pacifique-Canadien a fait adopter un bill où nous avons décrété, par l'article 9, ce qui suit:

Nulle disposition figurant dans la présente loi ou dans celle relative aux lignes télégraphiques n'autorise la compagnie à construire ou à mettre en service aucune ligne télégraphique ou téléphonique, ou aucune ligne ayant pour objet la distribution de l'électricité, de l'éclairage, du chauffage ou de la force motrice, ou tendant à l'aliénation de l'excédent de l'énergie produite par les usines de la compagnie et dont celle-ci n'a pas besoin pour les usages de son exploitation, le long ou en travers de toute route ou place publique, sans avoir, au préalable, obtenu l'autorisation exprimée par règlement de la municipalité ayant juridiction sur telle route ou place publique, et aux conditions dont il est convenu avec la municipalité, ou de vendre, d'aliéner ou de distribuer la force ou l'énergie dans les limites et pour les besoins de toute municipalité, sans le consentement de la municipalité, exprimé par règlement de telle municipalité.

C'est la disposition ordinaire. Il y a encore l'article 10 adopté, l'an dernier, et qui stipule qu'il faut obtenir l'assentiment de la municipalité avant de construire quoi que ce soit sur les routes publiques. Nous insérons au statut, par ce projet de loi, une disposition additionnelle décrétant que les stipulations des articles 9 et 10 du chapitre 96 des Statuts 3 et 4 George V, s'appliqueront dans le cas des voies de chemin de fer mentionnées à ce statut.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL CONCERNANT L'UNIVERSITE QUEEN'S.

La Chambre passe à la discussion des articles du projet de loi (bill n° 43), déposé

par M. Nickle, concernant l'université Queen's, de Kingston.

M. MICHAUD: Ce projet de loi a-t-il été soumis à la Chambre, à la dernière session?

M. SAM. SHARPE: C'est un bill non contentieux, tous les intéressés étant tombés d'accord sur sa rédaction et contenu. Ce projet de loi demande qu'on biffe les mots: "et le ministre de l'instruction publique de la province d'Ontario". Le projet de loi de 1912 faisait du ministre de l'Instruction publique de la province d'Ontario un des gouverneurs de l'université Queen's, et il en était ainsi d'un homme choisi par le ministre pour remplir la fonction d'assesseur. L'honorable député de Kingston (M. Nickle), représentant tous les intéressés, a été entendu par le comité des bills d'intérêt privé; il a obtenu que ce bill fût adopté de consentement unanime.

M. MICHAUD: Je tiens à savoir s'il s'agit du bill qu'on a soumis à la Chambre, au cours de la dernière session.

M. SHARPE: Non; le présent bill n'a rien à voir à l'autre projet de loi. Il a été soumis à la demande du ministre de l'Instruction publique d'Ontario qui ne tient pas à faire partie du bureau de direction d'une institution d'enseignement de cette nature.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

3e LECTURE.

Après examen sommaire en comité général de divers projet de loi:

Bill n° 56, concernant la compagnie du checin de fer central de l'Alberta, déposé par M. Michael Clark.

Bill n° 57, concernant la "British Trust Company," déposé par M. Baker.

Bill n° 58, constituant en corporation la compagnie de chemin de fer de Sudbury à Kepawa et à la rivière Bell, déposé par M. G. V. White.

Bill n° 59, concernant la compagnie du chemin de fer "Niagara and Western", déposé par M. Currie.

Bill n° 60, constituant en corporation la "United Empire Loyalists Association of Canada", déposé par M. Macdonell .

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

[M. Lancaster.]

M. KYTE: Lors de la suspension de la séance, à six heures, j'affirmais que le gardien de phare, M. Marin Bourque, était tellement malade, le jour fixé pour la seconde enquête tenue sur l'accusation d'acte de partisan outré portée contre lui, qu'il n'a pu comparaître devant M. Duchemin. Voici une attestation signée par madame Marin Bourque, qui certifie les faits:

Dans l'affaire de la révocation de Marin Bourque, gardien de phare à Rivière-Bourgeois, comté de Richmond (N.-E.).

Je, Catherine Bourque, de Rivière-Bourgeois, comté de Richmond, déclare formellement que je suis l'épouse de Marin Bourque, ex-gardien du phare de Rivière-Bourgeois;

Que mon mari a reçu le soir du 11 décembre 1912, un avis de H. P. Duchemin, commissaire, l'ordre de comparaître devant ce dernier, le lendemain, au bureau de William Dorscoute, Rivière-Bourgeois, pour l'enquête instituée sur l'accusation de propagande électorale portée contre lui.

Qu'au temps où mon mari reçut cet avis, il était retenu au lit par la maladie et se trouvait dans l'impuissance d'assister à cette enquête.

Que j'ai été voir M. Duchemin, au bureau de M. Dorscoute, le 12 décembre, et que je lui ai dit que mon mari ne pouvait pas quitter son lit et qu'en conséquence il se trouvait dans l'impossibilité de comparaître devant lui.

Que M. Duchemin m'a alors dit qu'il voulait que mon mari lui fît une déclaration au sujet de l'accusation portée contre lui, d'avoir fait de la propagande électorale. Il me dit que lors d'une enquête précédente, M. Kyte, M.P., et M. Bissett, M.D., M.P.P., avaient empêché mon mari de faire une déclaration.

Je lui dis alors que mon mari avait déjà fait une déclaration sous serment, déclaration qu'on avait envoyée à Ottawa. M. Duchemin, dit qu'il voulait une déclaration faite à lui, vu qu'il était nommé à cette fin. M. Duchemin ne m'a pas dit qu'on interrogerait des témoins défavorables à mon mari, mais il affirma qu'il était venu pour obtenir une déclaration de mon mari.

Et je fais cette déclaration, la croyant consciencieusement vraie et en vertu de l'acte de la preuve du Canada.

Déclaré devant moi, à Saint-Pierre (N.-E.), ce 2e jour de janvier 1913.

sa
(Signé): Catherine x Bourque.
marque

(Signé): C. P. Bissett,
Commissaire pour recevoir des affidavit dans le comté de Richmond.

En dépit des faits qui sont allégués par Mme Bourque, M. Duchemin tint une seconde enquête sur les accusations portées contre Bourque. J'ai ici un rapport dont je me propose de lire quelques extraits avant de reprendre mon siège. Toutefois, et afin qu'on puisse en arriver à se former un jugement basé sur une preuve complète, établie ici même, je vais lire certaines pièces du dossier qu'on a mis entre mes mains à la dernière session du Parlement.

La première lettre porte la date du 19 mars et elle est ainsi conçue:

L'honorable J. D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Cher monsieur Hazen:—

Marin Bourque, le gardien du phare de Rivière-Bourgeois a fait de la propagande électorale, au cours des élections passées. Aux élections fédérales du mois de septembre dernier, il a fait une propagande active et ouverte en faveur du candidat libéral et il a assisté aux assemblées libérales au cours desquels il s'est montré violemment démonstratif en faveur du candidat libéral. Je connais personnellement tous les faits, et je vous demande respectueusement de lui enlever sa fonction de gardien de ce phare; Je vous recommande M. Daniel Sampson (fils de Charles) pour le remplacer. Sampson est un jeune homme d'excellente réputation; il jouit du respect et de la confiance de la population au milieu de laquelle il vit; il fera un excellent fonctionnaire.

Votre tout dévoué,
(Signé): J. A. Gillies.

M. Gillies était le candidat conservateur battu aux dernières élections dans le comté de Richmond.

Ottawa, 26 mars 1912.

Affaire gardien du phare de Rivière-Bourgeois.
M. J. A. Gillies, C.R.,
Sydney, (N.-E).

Mon cher monsieur,—Je vous accuse réception de votre lettre du 19 dernier, demandant la révocation de M. Marin Bourque, le gardien du phare susmentionné.

Etant donnée votre déclaration que vous savez personnellement que M. Bourque s'est rendu coupable de propagande aux dernières élections, je donne des ordres pour qu'on se dispense des services de M. Bourque dès le 1er mai prochain.

Bien à vous,
(Signé): J. D. Hazen.

On observera que, sans l'ombre même d'une enquête tenue dans le but de s'assurer de l'exactitude des faits allégués, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a accepté la déclaration du candidat battu et qu'il lui a promis de remercier de ses services M. Bourque.

12 avril 1912.

A l'agent du
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Halifax (N.-E.)

Monsieur,

Les lettres ci-incluses, l'une avertissant M. Marin Bourque qu'il est remercié de ses services de gardien du phare de Rivière-Bourgeois (N.-E.), à partir du 30 avril 1912, pour cause de propagande électorale, et la seconde faisant connaître à M. Daniel Sampson sa nomination au lieu et place de M. Bourque, au salaire de $100 par année, s'élevant par augmentation annuelle de $5, suivant bonne conduite et service efficace, à un maximum de $120 par année, vous sont transmis, afin que vous les fassiez parvenir à destination et que vous preniez les mesures requises pour que M. Sampson prenne charge de ce phare le 1er mai 1912.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
(Signé): C. Stanton.
Assistant du sous-ministre.

M. Marin Bourque, 12 avril 1912.
Rivière-Bourgeois,
Comté de Richmond (N.-E).

Monsieur,—J'ai à vous informer que vu les actes de propagande qu'on a à vous reprocher votre emploi de gardien du phare de Rivière-Bourgeois (N.-E.), vous est retiré à compter du 20 avril 1912.

Je dois vous informer, en outre, que M. Daniel Sampson a été nommé gardien à votre place; j'ai à vous demander de lui abandonner la possession du phare et de toutes les fournitures qui appartiennent au Gouvernement dans ce phare, lorsque vous serez requis de ce faire.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.
(Sgné): C. Stanton.
Assistant du sous-ministre.

On constatera qu'on n'a pas perdu de temps et que, dès que les fonctionnaires du ministère des la Marine et des Pêcheries, qui se hâtaient pourtant, eurent préparé les instructions nécessaires, celles-ci furent adressées au fonctionnaire congédié.

(Pièce jointe.)

M. Daniel Sampson, 12 avril 1912.
Rivière-Bourgeois,
Comté de Richmond (N.-E.).

Monsieur,—Je dois vous informer qu'il a plu à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries de vous nommer gardien du phare de Rivière-Bourgeois (N.-E.), au salaire moyen de $100 par année, s'élevant jusqu'à $120, par augmentation annuelle de $5, suivant bonne conduite et service efficace. Votre nomination a pour but de remplir la vacance créée par la révocation de M. Marin Bourque. Ce dernier a été informé de votre nomination et il a reçu l'ordre de vous abandonner la possession du phare et de tout ce qui appartient au Gouvernement à ce phare même, lorsqu'il en sera requis.

Vous voudrez bien remplir et adresser à l'agent du ministère, à Halifax (N.-E.), pour transmission, la formule ci-jointe. Chaque fois que vous désirerez communiquer avec le département, au sujet d'affaires qui se rapportent à vos fonctions, veuillez le faire par l'intermédiaire de l'agent.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
(Signé): C. Stanton.
Assistant du sous-ministre.

Je fus tellement étonné d'apprendre qu'on avait remercié de ses services M. Marin Bourque sous l'accusation de zèle politique, que j'ai écrit immédiatement au ministre de la Marine et des Pêcheries à ce propos. Je connaissais M. Bourque depuis un grand nombre d'années, et, bien loin de faire de la propagande électorale, il resta toujours un de ces hommes excellents qui ne parlent et n'agissent que pour exécuter parfaitement leur travail, sans s'occuper de discourir à tort et à travers. C'était un pêcheur sans instruction, parlant peu l'anglais et maniant sa propre langue de façon assez maladroite. C'était un bonhomme portant assez peu d'intérêt à la politique pour s'abstenir bien souvent de voter. Il n'a voté ni à l'élection de 1908 ni à celle de 1911. Comme je le connaissais, j'écrivis comme suit au ministre:

Saint-Pierre, 25 avril 1912.

A l'honorable J. D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Cher monsieur,—Par lettre en date du 12 courant et portant la signature du sous-ministre

adjoint, M. Marin Bourque, gardien du phare à l'anse de la rivière Bourgeois, apprend qu'il est révoqué pour cause d'ingérence en politique. Je doit dire qu'une telle accusation est absolument dénuée de fondement, sachant que M. Bourque n'a pas même voté aux deux dernières élections fédérales; je crois de plus qu'il n'a voté à aucune élection depuis qu'on l'a nommé gardien le phare. Ce que je dis là, je suis capable de le faire corroborer par l'affidavit de M. Bourque lui-même, qui est malheureusement malade en ce moment et que le mauvais état de sa santé tient à la maison depuis quelques mois. Si tous les faits vous avaient été connus, je suis sûr que vous n'auriez pas autorisé la révocation de cet employé. La conclusion qui se dégage des déclarations réitérées des ministres à la dernière session du Parlement, c'est qu'on ne doit pas déranger ceux des employés de l'Etat qui ne se sont pas immiscés dans la politique. On est allé jusqu'à promettre la réintégration de tout employé révoqué sur des accusations dont la fausseté serait subséquemment établie.

Au nom de M. Bourque, je demande l'ouverture d'une investigation sur les accusations portées contre lui; je demande aussi que le dénonciateur soit tenu de prouver ses accusations sous la foi du serment et que, à défaut de cette preuve, M. Bourque soit réintégré.

Sincèrement à vous,
Geo. W. Kyte.

Voici la réponse:

Affaire du phare de Rivière-Bourgeois.
A M. G. W. Kyte, M.P.,
Saint-Pierre (N.-E.).

6 mai 1912.

Mon cher monsieur,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 25 avril dernier, adressée à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, au nom de M. Marin Bourque, gardien du phare ci-dessus.

Le ministre me charge de vous dire que si vous voulez bien lui faire tenir l'affidavit dont vous parlez dans votre lettre, il s'empressera de faire ouvrir une investigation sur les accusations qui ont amené la révocation de M. Bourque.

Bien à vous,
A. Johnston.

Sur ce, j'écrivis la lettre suivante:

Saint-Pierre, 16 mai 1912.

A M. A. Johnston,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre portant le n° 20457k, en date du 6 courant, j'ai l'honneur d'inclure sous ce pli la déclaration légale faite par M. Marin Bourque, ci-devant gardien du phare de l'anse de la rivière Bourgeois, dans laquelle il se défend formellement de toute ingérence en politique. Je demande donc en son nom l'institution d'une enquête et sa réintégration pour le cas où les accusations ne seraient pas prouvées.

Pas n'est besoin de vous faire observer que l'enquête devra être dirigée de façon à permettre à M. Bourque de réfuter tout faux témoignage qui pourrait être porté dans le but de soutenir les accusations.

Bien à vous,
Geo. W. Kyte.

Je donne maintenant lecture de l'affidavit que M. Bourque fit parvenir à Ottawa:

Moi, Marin Bourque, de Rivière-Bourgeois, comté de Richmond, ci-devant gardien du phare de l'anse de la rivière Bourgeois, j'affirme solennellement ce qui suit:

A nulle élection je n'ai fait partie d'un comité quelconque.

Je n'ai représenté aucun candidat aux bureaux de vote.

Je n'ai conduit en voiture aucun électeur aux bureaux de vote.

Je n'ai pointé aucune liste électorale.

A nulle élection je n'ai payé à boire à des électeurs.

A nulle élection je n'ai sollicité de suffrage de qui que ce soit

Depuis que l'on m'a nommé gardien de phare, je n'ai assisté à aucune réunion politique.

Je n'ai pas voté à l'élection fédérale de septembre 1911.

Et je fais cette déclaration, la croyant consciencieusement vraie et en vertu de la loi de la preuve au Canada.

sa
(Signé): Marin x Bourque
marque

Déclaré devant moi en mon bureau, à Rivière-Bourgeois, ce quinzième jour de mai 1912.

M.-J. MacNeil,
Juge de paix du comté de Richmond.

Cet affidavit était envoyé à Ottawa le 12 avril 1912. Au bout d'un assez long temps, M. Duchemin recevait l'ordre de se transporter à la Rivière-Bourgeois et d'y tenir une enquête sur les accusations qui avaient provoqué la révocation de M. Bourque. Cette enquête eut lieu le 27 septembre 1912; j'y assistai non pas tant dans le but de faire subir un contre-interrogatoire aux témoins—on m'avait déjà fait comprendre, à une autre enquête, que ce privilge ne me serait pas accordé—que pour prendre note de ce qui s'y passerait. J'ai sous les yeux le texte de la déposition qui y fut faite contre M. Bourque. M. William Levisconte, agent très actif du parti conservateur, celui-là même qui semble avoir formulé ou du moins provoqué les accusations d'ingérence politique portées contre M. Bourque et certains autres employés du voisinage, fut interrogé. Je vais doner lecture de sa déposition telle que je l'ai notée:

William Levisconte: Je n'ai aucune preuve à fournir contre lui, si ce n'est qu'il est libéral. Je ne sais quand il s'est servi d'un langage répréhensible. C'est peut être avant 1908; je ne sais pas. Ce que j'ai à dire, c'est qu'il est et a toujours été libéral. Bourque est maintenant révoqué, et il le restera. Il m'est déjà arrivé de solliciter son suffrage, et il me répondit qu'il ne voterait jamais pour mon sale parti.

M. D. Duchemin: A quelle élection était-ce?

M. Levisconte: Je ne sais pas.

M. Duchemin: Etait-ce à la dernière élection?

M. Levisconte: Comment diable puis-je savoir

M. Duchemin: Etait-ce à l'élection de 1908?

M. Levisconte: Comment diable puis-je savoir quand c'était?

Ayant recueilli cette déposition, M. Duchemin invita M. Bourque à prêter serment et à rendre témoignage, mais je fis obser-

ver que, puisque de l'aveu même de M. Duchemin, le témoin que l'on venait d'interriger n'avait fourni aucune preuve motivant la révocation de M. Bourque, ce dernier n'avait aucune raison de faire une déposition. M. Duchemin répondit qu'il désirait faire parvenir à Ottawa une déclaration de M. Bourque; à quoi je répliquai que M. Bourque ayant déjà fait sous serment une déclaration qui était rendue à Ottawa, il n'y avait pas lieu pour lui d'en faire d'autre.

Voyons maintenant de quelle façon M. Duchemin a rendu compte de ce qui s'est passé à la Rivière-Bourgeois:

Sydney (N.-E.) 8 octobre 1912.

A l'honorable J.-D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa (Canada).

Affaire Marin Bourque, ci-devant gardien du phare à Rivière-Bourgeois (N.-E.).

Cher monsieur,—Le 27 du mois dernier, je me rendais à Rivière-Bourgeois, en conformité de l'avis que j'avais fait signifier à l'accusé, M. Bourque, ainsi qu'aux plaignants de cet endroit.

Le jour de l'enquête M. Bourque comparut, mais aucun témoin ne vint déposer contre lui. Je demandai à M. Bourque s'il désirait faire sous serment une déclaration qui serait envoyée à Ottawa, lui rappelant qu'après avoir été révoqué il avait demandé l'ouverture d'une investigation sur son cas. M. Bourque refusa de prêter serment et de faire aucune déclaration destinée à être transmise à Ottawa.

Dans les circonstances, il m'a été impossible de fournir aucun renseignement au ministère au sujet de cet employé-là.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
H. P. Duchemin,
Commissaire enquêteur.

On voit par là que M. Duchemin a mal renseigné le ministère qui l'avait chargé de s'enquérir avec soin du bien fondé des accusations portées contre un employé que l'on avait déjà destitué. Il déclare que personne n'est venu rendre témoignage à l'enquête; or, j'affirme que le témoin Levisconte fit à ce moment-là la déposition que j'ai notée et dont je viens de donner lecture. Après la réunion des Chambres, en décembre 1912, j'inscrivais au Feuilleton les questions dont j'ai donné lecture au début de mes observations de cet après-midi. Pour que l'on se rende bien compte de la valeur du rapport que M. Duchemin fit au ministre, je vais lire ces questions de nouveau en les faisant suivre des réponses qu'y fit le ministre:

1. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il reçu le texte de la preuve testimoniale reçue par H. P. Duchemin, commissaire à Rivière-Bourgeois au mois doctobre dernier, au sujet de l'accusation d'ingérence politique portée contre Marin Bourque, gardien de phare à Rivière-Bourgeois, qui a été révoqué en avril dernier?

2. M. Duchemin a-t-il transmis son rapport sur l'enquête?

3. Le ministre se propose-t-il de réintégrer M. Bourque dans sa charge de gardien de phare?

M. HAZEN:

1. M. Duchemin avait pris ses mesures pour que l'enquête eût lieu le 27 septembre 1912. A cette date il n'y eut pas de preuve testimoniale reçue. Une autre enquête eut lieu le 12 décembre 1912.

2. Oui.

3. Non.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries avait donc été renseigné de façon absolument erronée par son commissaire et c'est sur la foi de ces faux renseignements qu'il ordonna une seconde enquête. Un employé ayant été accusé d'ingérence politique, une enquête ayant été instituée et des témoins ayant été interrogés sans qu'on ne pût rien prouver contre cet employé, il y avait tout lieu de conclure qu'il n'y avait rien à prouver contre celui-ci.

M. Duchemin avait déjà coûté assez cher au pays pour qu'on se dispensât de recommencer le même travail dans le seul but de permettre à ceux qui voulaient prendre la place de M. Bourque ou l'obtenir pour un ami, de dénicher une preuve quelconque des accusations portées contre cet employé.

Lors de la seconde enquête qui, sur l'ordre du ministre, se tint à Rivière-Bourgeois, le 12 décembre, M. Bourque était trop malade pour comparaître devant le commissaire. Sa femme était là cependant, et M. Duchemin lui dit qu'il était venu dans le but d'obtenir une déclaration de son mari. Celui-ci étant trop gravement indisposé pour comparaître, le commissaire ne peut obtenir de déclaration de lui. Madame Bourque étant sortie du bureau de M. Levisconte, M. Duchemin tint une enquête et interrogea des témoins sur les accusations d'ingérence politique portées contre M. Bourque. Si M. Duchemin avait été de bonne foi, il aurait annoncé à madame Bourque qu'il allait interroger les témoins qui se présenteraient et qu'il enverrait à Ottawa les dépositions qu'il pourrait recueillir. Mais il n'en fit rien; il donna plutôt à entendre à madame Bourque qu'il n'était venu que pour obtenir une déclaration de M. Bourque lui-même. J'ai sous les yeux le rapport de la seconde enquête tenue par M. Duchemin; il est ainsi conçu :

Sydney (N.-E.), 16 décembre 1912.

A l'honorable J.-D. Hazen, député,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Cher monsieur,—Le 12 courant, je suis allé recueillir des dépositions à Rivière-Bourgeois, dans l'affaire de Marin Bourque, ci-devant gardien du phare de cet endroit.

On avait régulièrement fait connaître à M Bourque le lieu et la date de l'enquête, mais il ne s'y est pas présenté. Sa femme, cependant,

s'est présentée avant l'ouverture de l'investigation, pour déclarer que son mari n'était pas assez bien portant pour comparaître et que, en tout cas, il désirait faire savoir qu'il ne se proposait pas de comparaître, vu qu'il n'avait rien à ajouter à la déclaration qu'il avait déjà fait tenir. Je lui annonçai qu'il ne serait tenu compte à la présente enquête d'aucune déclaration que son mari aurait pu faire antérieurement, et que s'il avait quelque déclaration à faire parvenir au ministère, il lui faudrait se présenter lui-même à l'enquête, ajoutant qu'il pourrait comparaître devant moi soit au cours de l'enquête, soit à tout autre moment avant mon départ de Rivière-Bourgeois, que je lui ferais part des dépositions récueillies et me ferais un plaisir de transmettre au ministère tout ce qu'il pourrait avoir à dire. De nouveau elle déclara que son mari ne comparaîtrait pas. M. Bourque, en effet, ne se montra ni pendant ni après l'enquête.

S'il ne se présenta pas, c'est, ainsi que le déclara madame Bourque, qu'il était trop souffrant. M. Duchemin poursuit:

Wm J. Levisconte, marchand de Rivière-Bourgeois, et Wm Boudreau, maître marinier du même endroit, rendent témoignage.

Le témoin Levisconte déclare qu'il fait affaires à Rivière-Bourgeois depuis environ vingt et un ans et connaît tous les habitants du district. Il ajoute qu'il s'est toujours activement occupé de politique dans l'intérêt du parti conservateur et qu'il connaissait bien les agents actifs des deux partis; qu'il connaît depuis des années M. Bourque dont la manière d'agir est celle d'un libéral au zèle excessif. "Lors de l'élection fédérale de 1908", déclare M. Levisconte, "au moment où la campagne battait son plein, Marin Bourque s'est servi du langage le plus répréhensible à l'égard des conservateurs, disant d'eux que c'était un "sale parti".

Il y a un instant, je donnais lecture de la déposition de Levisconte à l'enquête du 25 septembre; c'était le rapport textuel de ce qu'il avait dit. Pressé par M. Duchemin de dire à quelle époque M. Bourque avait tenu un tel langage, il n'avait pu le dire et s'était même emporté en voyant que M. Duchemin y mettait de l'insistance. A la seconde enquête, cependant, si le rapport de M. Duchemin est fidèle. M. Levisconte s'était rafraîchi la mémoire et se trouvait en mesure d'affirmer que M. Bourque s'était exprimé ainsi à l'occasion de l'élection de 1908.

"Jamais", disait-il, je ne voudrais voter pour ce "sale parti". Cela, il me l'a dit à moi-même ici, à Rivière-Bourgeois. M. Levisconte ajoute encore que Marin Bourque, pour n'être pas homme à exercer une bien grande influence dans la région, ne s'en est pas moins toujours conduit de façon choquante et répréhensible en faisant œuvre de partisan libéral.

Wm Boudreau déclare que M. Bourque avait l'habitude de parler politique en un langage grossier et insultant. "A l'élection de 1908", dit le témoin, "je prenais part à la campagne électorale dans l'intérêt du candidat conservateur, M. Ferguson. Quelques jours avant le scrutin, M. Bourque me dit que j'étais bien fou de travailler pour ce parti-là (le parti conservateur), puisqu'il devait encore se faire rosser." M. Boudreau confirme la déclaration de M. Levisconte, c'est-à-dire que Marin Bourque, sans avoir jamais été en mesure de faire grand'chose pour son parti, avait toujours fait ouvertement œuvre de partisan à l'époque des élections.

Je considère donc que Marin Bourque fait acte de partisan et que cette raison suffisait à autoriser le ministère à le remercier de ses services.

A l'enquête de septembre, à laquelle j'assistai dans le but de noter ce qui devait s'y passer, M. Levisconte ne trouvait rien à dire à l'appui de l'accusation portée contre M. Bourque. M. Duchemin déclara en ma présence qu'il n'y avait aucune preuve sur quoi motiver la révocation de M. Bourque. A la seconde enquête qui se tint en décembre, le même témoin fut encore interrogé et refit la même déposition, sauf qu'il ajouta, dit-on, que l'accusé aurait tenu le langage en question au cours de la campagne électorale de 1908.

L'autre témoin, Wm Boudreau, n'a pas dit en quoi M. Bourque avait fait acte de partisan, ni à quelle occasion il avait sollicité des suffrages ou s'était employé pour le compte du parti libéral; il s'en est tenu à l'allégation générale que M. Bourque s'occupait activement de politique. Ce que je désire établir c'est que Levisconte n'ayant pu rien prouver contre M. Bourque à l'enquête de septembre et rien n'étant survenu subséquemment qui donne raison au ministre d'avoir destitué cet employé, celui-ci aurait dû être réintégré sans délai. Le ministère n'avait aucune raison de faire les frais d'une seconde enquête, étant donné surtout que le principal témoin avait déjà été interrogé à l'enquête de septembre.

Est-il besoin de rappeler au comité que l'on tient toujours pour assez suspect le témoignage de toute personne qui dit une chose un jour et reconte une autre histoire le lendemain. Je le répète, Bourque n'était pas bien portant à l'époque où on le révoqua de son emploi de gardien du phare. Il ne s'est jamais rétabli, et si cela peut lui être agréable, je dirai au ministre que cet homme n'est pas et ne sera jamais en mesure de stigmatiser sa manière d'agir, puisqu'il y a déjà quelques mois qu'il est mort. C'est un bien triste cas que celui-ci. Les procédés de M. Duchemin et ceux du ministre de la Marine à l'égard de M. Bourque ont certainement hâté la mort de ce dernier, qui était loin d'être ce qu'on appelle un partisan.

M. Bourque n'avait pas le don de la parole; il n'était capable d'exprimer sa pensée que sur les choses qui se rapportaient à son service. Il s'occupait tellement peu de poli-

tique qu'il n'avait voté qu'une seule fois, je crois, depuis sa nomination au poste de gardien de phare. Jamais il n'assista à aucune réunion politique, quoi qu'en dise M. Gillies, le candidat lonservateur qui prétend qu'il poussait ouvertement l'esprit de parti à l'extrême, assistait aux assemblées publiques, conduisait les électeurs au bureau de vote et faisait à tous égards acte de partisan. Ne trouve-t-on pas singulier qu'à l'enquête, son voisin, M. Wm J. Levisconte, qui le connaissait depuis vingt et un ans, n'ait pu déclarer, étant appelé à rendre témoignage, qu'il eût jamais sollicité des suffrages, assisté à des assemblées publiques ou conduit des électeurs au bureau de vote? Tout ce qu'il put raconter, c'est que cet homme lui avait dit un jour qu'il ne voterait jamais pour son sale parti; mais il s'est abstenu de dire quand. Si M. Bourque a jamais tenu ce langage-là, ce dut être avant sa nomination au poste de gardien de phare, puisqu'il déclare dans son affidavit que depuis sa nomination il n'a jamais assisté à aucune assemblée, ne s'est jamais occupé de politique et n'a jamais rien fait qui fût de nature à motiver sa révocation.

J'aimerais à savoir si on en finira avec ces sortes d'enquêtes. D'ordinaire, quand on accuse quelqu'un, l'inculpé subit son procès, on interroge tous les témoins, l'accusation est renvoyée ou soutenue et l'affaire est terminée une fois pour toutes. Le malheureux employé ne sait jamais, lui, quand on le laissera en paix. Qu'une enquête ait lieu ce mois-ci et qu'on n'y prouve rien contre lui, une nouvelle investigation aura peut-être lieu le mois prochain ou le mois d'après. Il n'y a plus ni trève ni repos pour l'employé du ministère de la Marine qui a le malheur d'avoir à ses trousses le dieu de la vengeance sous la forme et apparence du ministre; tôt ou tard, il faudra qu'il s'en aille, peu importe que les faits et leurs circonstances motivent ou ne motivent point sa révocation.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): l'honorable député de Richmond s'est fort longuement étendu sur ce sujet, il a donné lecture de divers documents et rapports qui sont en la possession du ministère de la Marine et des Pêcheries et se rattachant à cette affaire. Mon honorable ami a atteint son but, puisqu'il voulait sans doute faire consigner ces pièces et documents au compte rendu des débats de la Chambre.

Quels sont les faits que le ministère avait à examiner, les faits qui se dégagent de l'examen attentif des rapports et des documents qui nous ont été fournis? Tout d'abord, un ancien membre de la Chambre, un homme qui jouit de la plus haute considération dans l'endroit où il habite, M. Joseph A. Gillies, candidat à la dernière élection dans le comté de Richmond, apprend au ministère que Bourque a, à sa propre connaissance, fait acte de partisan, donne des détails complets sur son ingérence en politique et demande sa révocation. Je connais trop M. Gillies pour qu'il me soit permis de penser qu'il serait capable de porter une accusation qu'il dit basée sur des faits qu'il a observés lui-même, s'il n'en était pas ainsi et s'il n'avait des preuves certaines. Sur l'avis de M. Gillies, il fut résolu de révoquer M. Bourque de son emploi de gardien de phare; mais à la demande du représentant de Richmond, j'ordonnai l'ouverture d'une investigation, et l'affaire fut confiée à M. Duchemin qui était chargé de tenir des enquêtes dans l'est de la Nouvelle-Ecosse sur les accusations d'ingérence politique. M. Duchemin fit savoir au ministère qu'il avait décidé de tenir une enquête le 27 septembre, qu'avis en avait été signifié à M. Bourque et au plaignant, que Bourque avait comparu, mais que personne n'était venu témoigner contre lui. Bourque refusa de prêter serment ou de faire une déclaration sous serment qui serait transmise au département. Le rapport reçu de M. Duchemin atteste qu'aucun témoin ne s'est présenté pour rendre témoignage et que Bourque a refusé de prêter serment ou de faire une déclaration qu'on aurait pu remettre au département.

Or, le représentant de Richmond (M. Kyte) déclare que ce n'est pas là un fidèle exposé de ce qui a eu lieu. C'est une narration qui se trouve dans le rapport du commissaire au département de la Marine et des Pêcheries et que je n'ai entendu nier qu'aujourd'hui par le député de Richmond. On m'a représenté qu'il y avait eu erreur, que des témoins étaient prêts à comparaître et à déposer que Bourque était notoirement un homme de parti et un défenseur zélé de la cause libérale; par conséquent, M. Duchemin reçut ordre d'examiner l'affaire, d'avertir Bourque et le plaignant et de recueillir des dépositions dans les deux camps.

Muni de ces instructions, M. Duchemin fit rapport au département que Bourque avait été régulièrement averti du lieu et de l'heure de l'enquête; qu'il n'y avait pas été présent; que son épouse s'était présentée avant le commencement de l'enquête et avait déclaré que son mari n'était pas en assez bonne santé pour assister à l'enquête; que,

du reste, il n'avait pas l'intention de comparaître, vu qu'il n'avait rien à ajouter à la déclaration déjà transmise.

J'écrivis au représentant de Richmond pour lui dire que, si Bourque déclarait qu'il n'avait pas pris part aux élections, j'ordonnerais qu'une enquête ait lieu. Nous avons donc la déclaration de M. Duchemin que l'épouse de Bourque est venue le trouver pour lui dire que son mari n'avait pas l'intention de comparaître devant lui et que, en tout cas, il avait fait une déclaration qui avait été remise au département. M. Duchemin dit:

Je l'ai avertie que la déclaration que son mari avait antérieurement transmise au département ne servirait de rien dans la présente enquête et qu'il aurait à se présenter lui-même s'il voulait qu'une déclaration fût remise au département. Je l'ai aussi avertie que son mari pourrait se présenter soit durant l'enquête, soit en tout temps avant mon départ de Rivière-Bourgeois, et que je serais bien aise d'adresser au département toute déclaration qu'il voudrait faire.

D'après ce rapport de M. Duchemin, M. Bourque a eu toutes les facilités de réfuter les témoignages qui seraient rendus à cette enquête. Il n'a pas tenté de le faire, et s'il eût représenté à M. Duchemin qu'il réfuterait plus tard les témoignages entendus à cette enquête, je n'ai aucun doute qu'il aurait eu toutes les facilités de le faire. Au contraire, il n'en a rien fait et nous tenons du commissaire que l'épouse de Bourque lui a dit que son mari n'avait pas l'intention de comparaître, vu qu'il se fiait à sa déclaration antérieure reçue dans les archives du département.

Le commissaire recueillit la preuve et rédigea son rapport. Trois témoins furent interrogés et voici la substance de leur témoignage:

M. Levisconte qui, jecrois, est né à Rivière-Bourgeois a déposé qu'il avait fait commerce à Rivière-Bourgeois depuis vingt-un ans et qu'il connaissait tous les êtres vivants de la région. Il a ajouté qu'il s'était toujours vivement intéressé à la politique conservatrice et qu'il connaissait bien les propagandistes des deux partis, qu'il connaissait Bourque depuis des années, et que depuis des années celui-ci déployait un zèle répréhensible.

M. Levisconte a dit: "A l'élection fédérale de 1908, pendant que la lutte battait son plein, Marin Bourque s'est servi d'un langage très blessant à l'adresse des conservateurs. Il a parlé d'eux comme des membres de "sale parti". Il a dit: "Je ne voterais jamais pour ce sale parti." Il m'a tenu ce langage ici, à Rivière-Bourgeois. M. Levisconte a ajouté que Marin Bourque, bien qu'il n'exerçât pas beaucoup d'influence dans la région, avait néanmoins toujours été blessant et mal vu en tant que propagandiste libéral.

Un autre témoin a comparu et rendu témoignage. M. Boudreau a déposé que:

M. Bourque a eu pour habitude "de parler ouvertement de politique d'une manière désagréable et insultante". Le témoin a dit: "A l'élection de 1908, je travaillais dans l'intérêt de M. Ferguson, le candidat conservateur. Quelques jours avant le scrutin, M. Bourque m'a dit que "j'étais fou de travailler pour ce parti (le parti conservateur) parce qu'il serait battu quand même."

Si ce n'est pas là faire de la propagande et tenter d'influencer les électeurs, j'aimerais savoir ce que c'est.

M. Boudreau a confirmé le témoignage de M. Levisconte disant que, bien qu'il n'ait jamais été en mesure de faire beaucoup pour son parti, Marin Bourque a toujours été notoirement désagréable lors des élections.

M. Bourque a eu l'occasion de comparaître à l'enquête ou de se présenter ensuite devant le commissaire pendant que celui-ci se trouvait à Rivière-Bourgeois pour rendre témoignage ou nier la vérité des accusations portées contre lui, mais il n'a pas jugé à propos de le faire; aussi, il n'y a pas lieu de s'étonner que le commissaire termine son rapport par ces paroles:

Je conclus donc que Marin Bourque a fait acte de partisan et, que pour cette raison, le département était excusable de se dispenser de ses services.

Tels sont les faits constatés dans les archives du département. Le représentant de Richmond m'a offert sa parole que Duchemin a agi d'une manière déshonnête et outrageante, qu'il a fait au département des déclarations fausses, qu'il a trompé le département et que les propos contenus dans son rapport sont faux et mensongers. Je me demande quel motif M. Duchemin pouvait avoir d'agir ainsi. Il remplissait ses fonctions en vertu d'une commission émise par le Gouvernement sous la loi des enquêtes, et quel motif pouvait-il avoir de présenter au département un rapport qui n'était pas exact, voilà ce que je ne saurais comprendre, et je refuse de croire que cela soit vrai de M. Duchemin, à moins d'en avoir la preuve irréfutable.

M. Duchemin a été accusé par le député de Richmond. Il n'est pas ici pour se défendre, et je dois dire à son accusateur que j'accepterai le rapport de M. Duchemin tant qu'on ne m'aura pas prouvé qu'il est faux, car je ne puis croire qu'un homme digne de confiance—je pense que M. Duchemin en est un—ferait de fausses déclarations concernant des dépositions recueillies par lui, quant ces fausses déclarations nuiraient à un homme qui, de l'avis du député de Richmond, n'est pas coupable de ce qu'on lui reproche.

Tous les faits sont là et ils sont très clairs. Si les faits exposés dans le rapport

de M. Duchemin sont vrais, il est incontestable que cet individu était un homme de parti des plus agressifs, et d'après la règle formulée il y a quelques années par cette Chambre, il n'avait pas lieu de se plaindre de son renvoi.

M. KYTE: Si c'était la première fois que nous entendions parler de la conduite de M. Duchemin dans la province de la Nouvelle-Ecosse, le ministre de la Marine et des Pêcheries réussirait mieux à faire croire qu'il est indigné des attaques dirigées contre la réputation de son commissaire. Le ministre a-t-il oublié qu'à la dernière session de la législature je lui ai signalé une affaire dans laquelle le commissaire avait cité devant lui, à Port-Malcolm, Micheal O'Brien, gardien du phare de l'île aux Ours, afin qu'il répondît à des accusations. M. Duchemin a tenu les séances du tribunal à Port Hawkesbury, c'est-à-dire à 9 milles plus loin, de sorte que M. O'Brien n'a pas pu être present pour réfuter les accusations.

Un défaut de mémoire peut accommoder le ministre de la Marine et des Pêcheries, ce soir, car il ne tient pas à se rappeler tous les faits et toutes les circonstances qui lui ont été signalés au sujet de la conduite de son heureux commissaire là-bas, au Cap-Breton. Le ministre ne sait-il pas que la Chambre a appris que M. Duchemin, bien qu'il eût reçu l'ordre de permettre à l'accusé de se faire réprésenter par un avocat, a péremptoirement refusé d'écouter l'avocat et a entrepris de conduire l'affaire lui-même.

Dans son deuxième rapport au ministre de la Marine et des Pêcheries, M. Duchemin ne dit pas qu'il a appris à Mme Bourque qu'il se proposait de citer d'autres témoins pour déposer contre son mari. Il a simplement dit: Je viens ici afin d'obtenir une déclaration de votre mari, attendu qu'il n'a pas fait de déclaration que je puisse transmettre à Ottawa.

Si M. Duchemin avait appris à Mme Bourque qu'il y avait deux témoins disposés à rendre témoignage contre lui et si, le sachant, Bourque avait paru négliger ses intérêts et déclaré: "Je n'assisterai pas à l'enquête", le ministre de la Marine pourrait avoir un semblant d'excuse pour la conduite de M.Duchemin à cet égard. M. Bourque savait qu'à l'enquête du mois de septembre aucun témoignage n'avait été rendu contre lui, et qu'aucun témoignage ne pourrait être rendu contre lui a cet égard. Bourque savait qu'il n'était pas tenu de rendre témoignage pour réfuter une accusation qui n'avait pas été portée contre lui, et attendu que sa déclaration sous serment se trouvait au département de la Marine et des Pêcheries, n'a-t-il pas agi comme tout homme sensé aurait agi dans la circonstance, en disant: " Vu qu'il n'y a pas depreuve contre moi, je n'ai rien à réfuter et ma déclaration est à l'heure qu'il est au département de la Marine "?

Voilà toute l'affaire. Le ministre de la Marine dit que Bourque a eu l'occasion de comparaître devant Duchemin. L'occasion de comparaître pourquoi? Il s'était présenté devant lui au mois de septembre. M. Levisconte, le principal témoin, avait été cité et sa déposition avait été si ridicule, si insuffisante, si loin de prouver l'accusation portée contre Bourque que M. Duchemin lui-même, vu ma présence et celle d'autres personnes, n'a pas osé faire rapport que les témoignages rendus contre l'accusé suffisaient à justifier sa révocation.

Je déclare que Duchemin a envoyé au ministre un rapport trompeur, dont je ne tiens pas celui-ci responsable, car j'affirme de nouveau que Levisconte a été interrogé par Duchemin et que sa déposition n'ayant pas réussi à prouver les accusations portées contre l'accusé, M. Duchemin a été obligé d'abandonner l'affaire.

Après que j'eus demandé si le gardien du phare serait rétabli dans ses fonctions, j'appris que le ministre de la Marine et des Pêcheries avait ordonné une deuxième enquête. En apprenant cette nouvelle, j'adressai une lettre au ministre pour lui manifester ma surprise. La lettre, datée du 16 décembre 1912, est ainsi conçue:

A l'honorable J.-D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Cher monsieur,—Au sujet du renvoi de Marin Bourque, gardien de phare à Rivière-Bourgeois, qui a été congédié au mois d'avril dernier, vous n'ignorez pas qu'une enquête a eu lieu sur les accusations d'ingérence dans la politique portée tre lui, devant M. Duchemin, le 26 septembre dernier.

Je suis très surpris d'apprendre que M. Bourque a été de nouveau sommé de comparaître devant M. Duchemin pour enquête le 21 décembre courant, afin de répondre aux mêmes accusations. Je ne puis croire que vous ayez autorisé M. Duchemin à faire une deuxième enquête, et je vous serais obligé de m'apprendre s'il en a reçu l'ordre.

A cette lettre, j'ai reçu la réponse suivante:

Cabinet du Ministre
de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, 18 décembre 1912.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 16 du courant exprimant votre surprise qu'une autre enquête ait lieu sur les accusations profé-

rées contre M. Marin Bourque, gardien du phare à Rivière-Bourgeois.

En réponse, je dois vous apprendre qu'après la réception d'un rapport de M. Duchemin, avocat de Sydney (N.-E), qui avait reçu ordre de s'enquérir des accusations d'ingérence dans la politique portées contre M. Bourque, on m'a représenté verbalement qu'on pourrait obtenir des preuves des allégations contre M. Bourque, et qu'on devrait fournir une autre occasion de les produire.

Après avoir attentivement étudié la question, j'ai décidé de rouvrir l'enquête et j'ai dit à M. Duchemin de prendre des mesures pour entendre de nouveau des témoins à Rivière-Bourgeois à la première occasion, signifiant à tous les intéressés des avis de la date et du lieu de l'enquête. J'attends le rapport de M. Duchemin.

Votre tout dévoué,

J. D. Hazen.

Je serais curieux de savoir de quelle source le ministre a reçu ces représentations verbales. Il voudra peut-être bien me dire quels sont ceux qui lui ont fourni ces renseignements.

M. HAZEN: M. Gillies en est un, et je crois qu'il y en a d'autres.

M. KYTE: M. Gillies est celui qui a déclaré au commencement que le nommé Bourque était un homme de parti, bien que des gens qui le connaissaient depuis vingt ans n'aient pas pu produire l'ombre d'une preuve contre lui. M. Gillies habite dans la ville de Sydney, presque à 100 milles de l'endroit où demeure M. Bourque. Il ne visite le comté de Sydney que pendant les luttes électorales, et comment pouvait-il connaître certains faits d'un caractère intime que son ami, M. Levisconte, ignorait, bien qu'il eût vécu vingt années durant à une portée de fusil de chez M. Bourque?

Ce n'est pas la première fois que nous attendons parler ici de M. Gillies. Je m'abstiendrai de commenter l'éloge que le ministre a fait ce soir de M. Gillies, parce que celui-ci n'est pas présent et qu'il ne pourrait pas se défendre. Mais les membres de ce comité se rappellent qu'on a appris à la Chambre l'an dernier des faits et des circonstances qui ne font pas honneur à M. Gillies, ni au ministre lui-même qui s'est guidé sur ses conseils. L'une des accusations les plus graves contre un membre du présent Parlement a été formulée par moi à la dernière session de la législature concernant l'élargissement d'un faussaire qui avait subi son procès, afin de lui permettre de jouir des avantages d'un emploi public auquel le ministre de la Marine et des Pêcheries l'avait nommé à la recommandation de M. Gillies. Vu que le ministre ose aujourd'hui élever la voix et, la rougeur au front, vanter la grande réputation de M. Gillies et s'excuser de l'avoir écouté, je n'espère guère qu'il changera la sotte ligne de conduite qu'il a suivie en prenant M. Gillies pour son confident intime et politique, comme il l'a fait jusqu'à présent.

M. SINCLAIR: La discussion concernant notre vieil ami M. Duchemin m'oblige à corriger une déclaration du ministre de la Marine et des Pêcheries, reproduit il y a quelques jours dans le hansard, concernant la somme payée à ce bourreau dans la Nouvelle-Ecosse pour avoir fait tomber les têtes d'honnêtes gens. L'an dernier, je me suis enquis des fortes sommes qu'on versait à cet individu pour l'injuste besogne qu'il avait à accomplir dans cette province, et le Gouvernement a bien voulu me fournir un relevé assez complet. L'autre jour, j'ai voulu pousser ces recherches un peu plus loin et obtenir d'autres détails au sujet de la somme d'argent versée à M. Duchemin depuis le dépôt du rapport précédent, le 21 mai 1913. J'ai donc rédigé de nouvelles questions à cette fin. Voici la première:

1. Quelle a été la somme payée par tous les départements de l'administration à H. P. Duchemin, commissaire, depuis la date de sa nomination jusqu'au 31 décembre 1913 pour ses honoraires professionnels relativement aux enquêtes en matière d'ingérence politique, y compris ses frais de voyage et d'entretien?

Le ministre s'est chargé de répondre, et voici sa réponse telle qu'on la trouve dans le hansard:

M. HAZEN: 1. $1,664.85.

Je soumets que cette réponse est inexacte, et j'imagine que l'erreur provient de ce que le ministre ne parle que de son département, au lieu de parler de tous les départements de l'administration.

M. HAZEN: La réponse, cela va sans dire, aurait dû venir de M. le secrétaire d'Etat.

M. SINCLAIR: Elle a été communiquée à la Chambre par le ministre de la Marine et des Pêcheries, et remise au greffier, et elle figure dans le hansard comme la réponse de tous les départements. La réponse que j'ai obtenu l'an dernier des différents départements qui ont répondu était. . .

M. HAZEN: L'honorable député veut-il me dire à quelle page du hansard cela se trouve ?

M. SINCLAIR: Dans le hansard d'hier ou d'avant hier. Cela s'est passé tout dernièrement. Je faisais observer que l'an dernier, le 21 mai, lorsque j'ai demandé

ce renseignement au sujet de la somme payée par tous les départements, on m'a répondu:

Par le département des Postes, $1,053.78; par le département des Chemins de fer et des Canaux, $1,850.15; par le département de la Marine et des Pêcheries, $1,691.10.

Vous remarquerez, monsieur le président, que la somme versée par le département de la Marine et des Pêcheries l'an dernier dépasse celle que, me dit maintenant le ministre, tous les départements ont payée depuis la nomination de M. Duchemin.

Par le département des Travaux publics, $389.48; par le département des Douanes, $1,190.66; par le département de l'Agriculture, $124.66.

Ce qui forme une somme totale de $6,299.77 payée à M. Duchemin jusqu'au 21 mai 1913. De plus, ce dernier a inscrit diverses dépenses au total de $697.21 qui ont été payées par les différents départements. Donc, il saute aux yeux qu'il doit y avoir une erreur dans le relevé que m'a fourni le ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. HAZEN: La nature de l'erreur est évidente. Toutes ces réponses sont préparées dans les départements et transmises au secrétaire d'Etat qui est chargé de les réunir. M. le secrétaire d'Etat doit répondre aux questions générales adressées au Gouvernement d'après les renseignements fournis par les départements. Cette réponse aurait dû être transmise à M. le secrétaire d'Etat, mais elle m'a évidemment été envoyée ici par un employé du département, par erreur, et je l'ai déposée comme étant la réponse à la question. Au lieu de cela, elle aurait dû être envoyée à M. le secrétaire d'Etat qui devait réunir les réponses des différents départements et faire le total des sommes mentionnées.

M. SINCLAIR: Le ministre fera-t-il corriger l'erreur et donnera-t-il à la Chambre un relevé complet et exact?

M. HAZEN: Oui, je suis d'avis que ce renseignement devrait disparaître du hansard, car il donne une fausse conception. M. le secrétaire d'Etat devrait répondre à la question et fournir tous les renseignements après les avoir obtenus des différents départements qui ont retenu les services de M. Duchemin en qualité de commissaire. J'ignore si la réponse peut être biffée, mais je m'entendrai avec M. l'Orateur et verrai ce qu'il y a à faire.

M. SINCLAIR: Le ministre m'expliquera-t-il comment il se fait que le 21 mai 1913, son département a fait rapport à la Chambre que M. Duchemin avait reçu $1,191.10 pour ses dépenses? Il ressort aussi des réponses dont j'ai parlé que M. Duchecin a fait d'autres travaux au cours du présent exercice depuis la date des réponses. Le chiffre que l'on donne aujourd'hui est plus bas; il est de $1,664.80. Le ministre peut-il expliquer cela.

M. HAZEN: Je ne puis pas donner d'explication dans le moment. Il faudra que je m'informe. Ce n'est pas moi qui prépare ces états, c'est le comptable du département. L'honorable député voudra-t-il me laisser connaître les faits? La question était:

Quel est le total des sommes payées par tous les ministères à H. P. Duchemin, commissaire, depuis la date de sa nomination jusqu'au 31 décembre 1913, pour ses services en rapport avec les enquêtes au sujet d'actes de politique active, y compris ses frais de voyage et d'hôtel.

Et la réponse que l'on donne est: $664.80. Vous dites que la réponse donnée l'année dernière ne s'accorde point avec celle-ci?

M. SINCLAIR: Le chiffre donné le 21 mai 1913 était de $1,961.10.

M. HAZEN: Quelle était la question posée?

M. SINCLAIR: Je n'ai pas la question dans le moment, mais vous la trouverez dans le hansard à la date du 21 mai 1913. Il y a aussi erreur dans le nombre des enquêtes ou des destitutions que M. Duchemin a proposées. La question est: "Combien de destitutions de fonctionnaires le dit M. Duchemin a-t-il conseillé de faire dans tous les ministères?" La réponse est "soixante-sept"; ce chiffre, naturellement, est incorrect, de même que celui de la somme payée.

M. HAZEN: Cela n'a rapport qu'au ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. SINCLAIR: Je croyais qu'après tous les renseignements que nous avons fournis à l'honorable ministre, l'année dernière, concernant ce M. Duchemin, que mon honorable ami aurait pris la peine de se renseigner sur le caractère de cet homme, et qu'il ne serait pas venu aujourd'hui déclarer à la Chambre qu'il voulait lui donner le bénéfice du doute au sujet de la façon dont il a conduit ses enquêtes. M. Duchemin a violé la loi de plusieurs façons qui ont été signalées à mon honorable ami et à ses collègues du cabinet, à la dernière session du Parlement. Tout le monde sait qu'en vertu de la loi des enquêtes, tout accusé a le droit d'être représenté à une enquête par un avocat. C'est un droit commun à tout sujet britannique. Peu importe la nature de l'accusation, meurtre, trahison, ou tout autre

crime, c'est un fait reconnu devant toute cour de justice anglaise que tout accusé d'un crime quelconque a le droit d'être représenté par un avocat.

C'est une chose si claire, que le premier ministre a insisté pour que ce fût mentionné dans la loi des enquêtes, et quelques-uns de ses amis ont annoncé la chose à grand renfort de titres dans les journaux pour montrer la magnanamité de l'honorable premier ministre qui accordait à ces pauvres fonctionnaires grits le droit d'être représentés par conseil. M. Duchemin devait savoir cela, parce qu'il est avocat; et s'il n'a pas lu la loi des enquêtes, il n'était certainement pas digne de remplir la charge que mon honorable ami lui avait confiée. Je ne porte contre M. Duchemin aucune accusation que je ne suis pas en état de prouver. Si mon honorable ami a besoin de preuves, je puis les lui fournir par la bouche même de M. Duchemin. Que mon honorable ami consulte le rapport qui a été déposé devant cette Chambre l'année dernière au sujet de la destitution de M. R. Conroy, maître de poste à Country-Harbour (N.-E.), et il trouvera que M. Duchemin s'est exprimé comme suit:

M. Floyd qui est, si je ne me trompe pas, avocat dans cette ville...

La ville de Guysborough. . .

...a demandé la permission de représenter l'un des accusés à l'enquête. Je n'ai pas voulu le lui permettre, suivant en cela le précédent établi par M. J. T. Ross, le commissaire nommé en 1896-97 pour faire des enquêtes de ce genre. Quelques mois auparavant, j'avais refusé d'entendre un avocat pour la raison que cela prolongerait inutilement ces enquêtes et occasionnerait beaucoup de retard dans l'audition des nombreuses causes que nous avions à entendre.

Le nombre de ceux qu'il fallait décapiter était si grand que M. Duchemin ne voulait pas s'embarrasser dans les détails pour savoir si un accusé était coupable ou non. Il considérait que son devoir était d'aller aussi vite que possible, et de faire ce travail sans chercher s'il y avait une défense ou s'il n'y en avait pas. Il continue:

Le ministre pour lequel je faisais l'enquête a subséquemment confirmé mon attitude.

Je ne sais pas si c'est vrai ou non. J'ai essayé plusieurs fois de savoir de quel ministère il s'agissait. J'ai fait inscrire au Feuilleton une question à ce sujet, et j'espère que mon honorable ami pourra me renseigner.

M. HAZEN: La question au Feuilleton ne s'adresse pas à moi.

M. SINCLAIR: M. Duchemin, que mon honorable ami nous dit, ce soir, être une personne compétente pour conduire ces enquêtes, déclare qu'un des ministères publics lui a donné ordre de ne pas permettre à des avocats d'y représenter les accusés. Il déclare de plus que son attitude à ce sujet a été subséquemment approuvée par le ministère pour lequel il faisait l'enquête.

M. HAZEN: Il m'a fait cette réponse dans une lettre qu'il m'a écrite et je lui ai donné ordre de permettre la présence d'un avocat. Il ne s'agit donc pas de moi.

M. SINCLAIR: C'est le ministère des Postes qui est en cause, mais je voudrais qu'un ministre au moins réponde à cette question. Je m'adresse dans le moment au secrétaire d'Etat qui représente tous les ministères. Si un commissaire, qui a été nommé par décret en conseil, a reçu ordre d'un des ministères de ne pas permettre à un avocat d'assister à ces enquêtes, je crois que la Chambre a le droit de savoir quel ministère a ainsi violé la loi. J'ai cherché plusieurs fois à le savoir, mais jusqu'à présent je n'ai pas eu de réponse. Voilà un exemple, et M. Duchemin admet que pendant des mois il a parcouru le pays destituant des fonctionnaires, leur refusant le droit d'être défendus par un avocat, et ne prenant presque pas le temps nécessaire pour découvrir si les accusés étaient coupables ou non. Voilà l'homme auquel nous avons payé la forte somme de 6,000 à 7,000 dollars pour faire une besogne qu'il aurait valu beaucoup mieux ne pas faire du tout. S'il y a quelque chose qui mérite d'être appréciée dans ce pays, c'est bien la justice et un traitement équitable. Pour avoir ces deux choses nous ne refuserons pas de payer, mais nous ne voulons pas donner du bon argent pour le genre de justice que nous donne M. Duchemin. C'est intélorable, et mon honorable ami ferait bien mieux de destituer tous ses fonctionnaires immédiatement, décapiter sans enquête ou par simple lettre ou télégramme tous les gardiens de phare ainsi qu'on l'a fait dans quelques cas dans mon comté, plutôt que de tenir ces enquêtes en toute hâte et déclarer coupables sans forme de procès des fonctionnaires innocents.

J'ai un cas de très grande injustice dans mon comté. C'est un affaire de bien peu de conséquence, mais elle montre comment un grand parti politique peut faire des petitesses quelquefois. Un nommé George Jollotta était employé comme garde-pêche sur la rivière Sainte-Marie. Il occupait ce poste depuis plusieurs années et c'était un bon fonctionnaire. A la suite d'une grave maladie on lui avait amputé les deux jambes au-dessus du genou. Il était donc bien infirme et ce n'est que grâce à son cou-

rage et à sa persévérance qu'il pouvait gagner sa vie. Tout le monde était heureux de voir que Jollotta continuait à travailler pour gagner son pain et ne s'adressait pas à la charité publique. Son humble emploi de garde-pêche sur la rivière Sainte-Marie lui rapportait $20 par année. Depuis quatre ou cinq ans qu'il occupait ce poste il avait toujours donné entière satisfaction. Le principal devoir d'un garde-pêche sur cette rivière est de surveiller les rets au saumon, et de voir qu'ils ne soient pas placés trop loin en travers du chenal. Jollotta s'était procuré un canot automobile, et pouvait descendre et remonter la rivière pour surveiller les rets et bien faire son service.

L'année dernière, lorsque j'ai fait allusion incidemment à cette question, certains députés m'ont demandé pourquoi l'on employait un infirme comme garde-pêche. Je veux expliquer à la Chambre que cet infirme faisait très bien son service. C'était un employé fidèle, et vu qu'il pouvait surveiller les rets avec son canot automobile il faisait aussi bien qu'un homme qui avait ses deux jambes. M. Jollotta fut renvoyé sans enquête et son emploi donné à un des partisans du ministre de la Marine et des Pêcheries. C'est peut-être l'un des pires cas qui aient eu lieu dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Je sais ce que le ministre va répondre. Il va nous dire que les gardes-pêche ne sont pas nommés par décrets en conseil, mais au bon gré du Gouvernement, et qu'ils sont censés être nommés tous les ans. Cela est vrai, mais si le ministre regarde en arrière, il verra que dans mon comté, du moins, les mêmes gardes-pêche sont restés à leur poste pendant plusieurs années.

Une personne s'habitue à faire un travail et si elle l'exécute bien, on ne songe jamais à la remplacer. C'est une bien pauvre excuse pour enlever à un homme infirme comme celui-ci un emploi qui lui donnait 20 dollars par année, que de dire que vous aviez le droit de le faire. Les circonstances de cette destitution sont très bien racontées dans un article qui a paru dans le "Morning Chronicle" vers ce temps-là:

Il y a quelqupes années ledit George Jolotta a été atteint d'une affection tuberculeuse aux genoux, et on lui a sauvé la vie en amputant ses jambes à la cuisse. En travaillant, en ménageant, et avec l'aide d'amis, il réussit à se faire poser des jambes artificielles. La famille de M. Jolotta se compose de sa vieille mère, qui est veuve et âgée d'environ quatre-vingt ans, et de deux enfants d'environ cinq et six ans.

Malgré son infirmité, par son travail et sa persévérance, cet homme a pu gagner sa vie et celle de sa famille. Les $20 qu'il recevait comme garde-pêche lui étaient d'un grand secours dans sa lutte pour l'existence. Il s'est construit une petite embarcation dans laquelle il a placé un moteur à gasoline de trois forces de chevaux. Avec cette embarcation il remplissait son service de garde-pêche, et se livrait aussi à la pêche.

Les gens aimaient à voir l'énergie de ce jeune homme, et admiraient son courage et son esprit d'entreprise. Des personnes de bon cœur lui donnaient tous les secours qui ne blessaient pas sa sensibilité. Plusieurs à sa place auraient abandonné la lutte et seraient devenus à charge au public. Mais George Jolotta n'était pas de ce caractère. Malgré son infirmité il continua la lutte et réussit à gagner sa vie et celle de sa famille.

Le 21 septembre 1911 un changement se produisit. Le parti des "honnêtes gens" arriva au pouvoir et jeta immédiatement un œil d'envie sur les $20 que gagnait ce digne citoyen. L'un des premiers actes publics du grand "impérialiste", M. Borden, gardien du service public, fut de priver le pauvre infirme George Jolotta de ce maigre emploi de $20 et de le donner à l'un des affamés chercheurs de places du parti tory, à un homme plein de santé et de force, et qui, ainsi que la rumeur le dit, n'avait pas le temps de remplir aucun des devoirs de garde-pêche, à part celui de retirer son salaire de $20.

Voilà un exemple de ce que peut faire dans ce comté le grand parti impérial des "honnêtes gens."

Je sais que le ministre lui-même a l'esprit large et le cœur généreux, ce qui surprend encore plus qu'il permette à ses partisans, pour l'amour d'un misérable $20, de priver de son emploi un homme qui a perdu les deux jambes. C'est pourquoi j'ai pensé qu'il était bon de consigner ces faits dans le hansard, afin de montrer jusqu'où ce parti peut aller.

Dans son discours, l'autre soir, sur le transport du poisson, mon honorable ami s'est vanté de ce que son parti avait fait pour aider aux établissements de pisciculture dans le pays. J'ai pris la peine de chercher si le département avait fait quelque chose de nouveau dans cette importante question, et à mon grand étonnement, tout ce que j'ai pu découvrir, c'est qu'il avait destitué seize fonctionnaires expérimentés de ces établissements et les avaient remplacés par seize autres manquant d'expérience. Chacun sait que la surveillance d'un établissement de pisciculture demande de l'expérience, car il faut plusieurs années pour en acquérir la connaissance. L'ancien Gouvernement ne voulait confier cette surveillance à aucune personne qui n'avait pas fait un stage dans un autre établissement et qui ne connaissait pas le travail. Il y a certains services publics dans lesquels la politique ne devrait pas avoir place. Ce n'est pas qu'un emploi dans un établissement de pisciculture soit très lucratif. Mais c'est l'importance du service qu'il faut considérer. J'ai dit au ministre, l'année der-

nière, et je le lui répète cette année, que le service de sauvetage sur la côte ne devrait pas être étranger à la politique, et que même si celui qui a charge d'une station de sauvetage était assez indiscret pour dire un mot contre le parti au pouvoir, ce n'était pas une raison pour le destituer si c'est un homme capable. La charge est si importante que, si celui qui l'occupe possède les qualités voulues, le Gouvernement devrait tenir en dehors de la politique le service de sauvetage, de même que celui des établissements de pisciculture.

Autrement on peut voir quel seront les résultats. Si le Gouvernement change l'année prochaine, comme on s'y attend, on demandera le renvoi de ces seize employés dans les établissements de pisciculture et réintégration des seize qui ont été destitués. Considérant la chose à cette distance, je suis d'avis que c'est ce qu'il y aurait de mieux à faire, car je n'ai aucun doute que dans un grand nombre de cas les fonctionnaires qui ont été révoqués avaient plus d'expérience et avaient plus de connaissances que ceux qui leur ont succédé; et je dois dire que ce n'est pas par ces méthodes que l'on obtiendra un bon service dans ces départements. Tels sont les faits importants que je voulais exposer au comité, et sur lesquels j'appelle l'attention spéciale du ministre.

M. HAZEN: L'honorable député nous a parlé d'un cas qui est arrivé dans son comté, celui du nommé George Jolotta. Il devait être à court de sujets de critique, pour citer cette affaire devant le comité. Il sait que l'emploi qu'occupait M. Jolotta n'était que temporaire, et que la coutume a toujours été, du temps que les amis de l'honorable député étaient au pouvoir, que le député ministériel du comté était consulté dans la nomination de ceux qui devaient remplir ces emplois.

L'honorable député nous dit que sous l'ancien Gouvernement les employés dans Guysborough avaient été maintenus dans leur emploi d'année en année. Il est tout probable qu'un certain nombre ont conservé leur emploi pendant une quinzaine d'années, mais c'était parce que le même parti était resté au pouvoir pendant tout ce temps-là. Mais en 1896, lorsque le parti auquel appartient l'honorable député est monté au pouvoir, il a destitué presque tous les gardes-pêche du Canada, et les a remplacés par d'autres—ou plutôt il ne les a pas destitués, mais il s'est contenté de ne pas les maintenir à leur poste, car sont des emplois temporaires. Mon honorable ami verse des pleurs sur le sort du jeune homme dont il nous a parlé—je n'avais jamais entendu nommer cet homme auparavant—et cependant l'honorable député a appuyé un Gouvernement qui a traité de la même manière presque tous les gardes-pêche du Canada.

M. SINCLAIR: Nous n'avons jamais destitué de culs-de-jatte.

M. HAZEN: Je ne puis pas comprendre qu'un cul-de-jatte pouvait être un bon garde-pêche, bien que, naturellement, nous ne pouvons pas demander beaucoup à un employé que l'on ne paie que $20 par année. Au sujet des établissements de pisciculture, les chefs du département disent que jamais ils n'ont été aussi bien conduits qu'aujourd'hui. Cette année ils sont remplis d'autant d'œufs de poisson qu'ils peuvent contenir, et ils espèrent pouvoir montrer, le printemps prochain, des résultats comme on n'en a jamais eus depuis l'inauguration de la pisciculture en Canada.

M. MACDONALD: Je regrette de n'avoir pas été à mon siège toute la soirée, mais j'ai entendu assez long de ce débat pour me permettre de dire en quelques mots à l'honorable ministre des Postes ce que je pense des destitutions faites dans la Nouvelle-Ecosse sous la direction de M. Duchemin. Je suis surpris que lorsque le Gouvernement a décidé de faires des destitutions, mon honorable ami n'ait pas cherché, pour faire une besogne de ce genre, un meilleur instrument que cet effronté et impitoyable personnage, M. Duchemin, qui n'est qu'un partisan de bas-étage, ne possédant aucune des qualités judiciaires requises pour conduire des enquêtes de ce genre. Il est vrai qu'il est membre du barreau, mais c'est tout ce que l'on peut dire de lui. Au point de vue des aptitudes judiciaires, je ne connais pas d'avocat dans la province de la Nouvelle-Ecosse qui en possède moins que lui.

Examinons un instant sa manière de déférer le serment. Mon honorable ami sait-il s'il a fait prêter serement aux témoins dans les enquêtes qu'il a tenues, et quel genre de serment il leur faisait faire? Naturellement, le ministre a accepté tout ce que cet homme lui a dit. Mais je veux lui raconter un petit incident qui lui fera voir la manière dont ce fonctionnaire judiciaire exemplaire défère le serment. Dans une enquête contre un fonctionnaire d'un autre ministère que le sien dans la Nouvelle-Ecosse, un témoin du nom de Currie fut appelé en témoignage. Sa déposition fut de nature à justifier la destitution de l'accusé. Aussitôt l'enquête terminée, l'accusé nia

sous serment toutes les allégations du nommé Currie, et le fit arrêter pour parjure. Lorsque la cause fut plaidée devant la cour suprême, quelle défense apporta Currie, croyez-vous? Il dit qu'il n'avait prêté aucun serment; on ne lui avait pas soumis de formule légale de serment. Il jura que M. Duchemin ne lui avait pas fait prêter le serment que la loi exige, de dire toute la vérité. Et M. Currie a appelé en témoignage M. Duchemin lui-même, qui a avoué ne pas avoir fait faire serment à M. Currie sur la Bible, mais seulement en levant la main.

M. STANFIELD: C'est une bien mauvaise société- que ces avocats de la Nouvelle Ecosse.

M. MACDONALD: Ce ne sont pas les avocats qui sont mauvais, mais le commissaire enquêteur, et dans ce cas en particulier, un mauvais témoin. Ce M. Duchemin, ce fameux commissaire judiciaire que le Gouvernement a choisi pour juger cette cause avec tant d'impartialité, afin de sauver son bon ami tory, M. Currie, d'une condamnation au pénitencier, déclare qu'il ne lui a pas fait prêter serment d'après la formule usitée en Nouvelle-Ecosse. Le jury, cependant, se guidant sur le juge qui leur avait expliqué que le serment était réel, quoique non suivant les règles, trouva coupable de parjure M. Currie, ce bon tory, qui fut envoyé au pénitencier où il est encore. Mais l'organisation tory s'occupa immédiatement de porter la cause devant le tribunal au complet de la Nouvelle-Ecosse, et on y plaida longuement et sérieusement que le témoignage donné par M. Currie n'en était pas un, parce qu'il n'avait pas prêté serment sur les saints Evangiles. On découvrit que, dans aucune de ses enquêtes, M. Duchemin n'avait jamais demandé aux témoins de jurer sur les saints Evangiles. Quel fut le résultat? Deux des savants juges de la Nouvelle-Ecosse décidèrent—et l'un de ces jugements faisait une étude très élaborée des enquêtes sous serment—décidèrent que M. Duchemin n'avait pas fait prêter à M. Currie un serment régulier. Le tribunal décida, à la majorité d'une voix, que le serment prêté par M. Currie était formel avec intention de dire la vérité, et que l'accusation de parjure devait être maintenue. Mais l'organisation conservatrice de la Nouvelle-Ecosse, qui était l'instigatrice des poursuites contre les fonctionnaires libéraux dans les comtés de Guysborough, Yarmouth, en fait dans tous les comtés de la Nouvelle-Ecosse, y compris celui de Richmond, déposa les fonds nécessaires pour faire déclarer que la méthode de M. Duchemin de faire prêter serment aux témoins qu'il interrogeait était entièrement illégale.

L'association conservatrice se fendit d'une nouvelle contribution; elle interjeta appel devant la cour suprême du Canada, demanda la délivrance d'un *writ d'habeas corpus* et pria le tribunal d'infirmer le jugement de la cour de la Nouvelle-Ecosse. Le tribunal supérieur, comme l'avait fait la majorité des juges de la cour de la Nouvelle-Ecosse, statua qu'un serment formel avait été demandé au témoin, et que celui-ci s'était engagé à dire la vérité, il y avait parjure aux termes de la loi. Cet homme, M. Currie, à moins que mes honorables amis n'aient pris parti de le libérer ces jours derniers, comme ils l'ont fait dans le cas de Landry, de Richmond, est actuellement au pénitencier en exécution d'une sentence pour avoir fait un faux serment devant le grand inquisiteur. Il fut constaté, au cours de l'enquête dans l'affaire de M. Currie, que M. Duchemin n'avait en aucun temps demander au témoin de s'engager à dire la vérité en baisant les Evangiles. De sorte que si mes honorables amis veulent se montrer justes dans la circonstance, ils devront faire émettre une deuxième commission pour l'investigation du cas de M. Duchemin et constater combien de personnes se sont parjurées en rendant témoignage devant lui.

M. STANFIELD: Ce que vous avez dit de l'association conservatrice de la Nouvelle-Ecosse visait-il l'association provinciale ou l'association locale?

M. MACDONALD: Si l'honorable député veut me dire laquelle des deux a souscrit les fonds, je lui dirai laquelle j'avais en vue.

M. STANFIELD: Je fais partie de l'exécutif de l'association provinciale de la Nouvelle-Ecosse et cette association n'a pas souscrit un seul dollar.

M. MACDONALD: L'honorable député n'a pas été présent à toutes les réunions, j'espère, à moins que l'association n'ait son petit exécutif secret.

M. STANFIELD: J'ai dit ce que j'avais à dire et je parle en connaissance de cause.

M. MACDONALD: L'honorable député nous a dit tout ce qu'il en sait.

M. STANFIELD: Ce n'est pas ce que j'ai fait, je me borne à une seule déclaration.

M. MACDONALD: Voudra-t-il me dire s'il existe un comité exécutif de l'association provinciale de la Nouvelle-Ecosse?

M. STANFIELD: J'en fais partie.

M. MACDONALD: Avez-vous été présent à toutes les réunions?

M. STANFIELD: Non pas; mais je suis au courant de tout ce qui s'y passe.

M. MACDONALD: L'honorable député a une sorte de connaissance mesmérique de ces choses. Il sait ce qui se passe en son absence. J'imagine qu'on ne l'a pas mis dans le secret lorsqu'on a soulevé l'objection que les témoins appelés à déposer devant Duchemin n'avaient jamais prêté serment. Ce sous-groupe de l'exécutif savait que l'honorable député serait présent aux séances de la Chambre, et résolut de régler la question sans consulter John Stanfield. Aussi l'honorable député était-il absent lorsque la chose se fit. Mais tout néo-Ecossais connaissant les avocats qui ont été occupés en cette affaire sait qu'ils n'ont pas fait ce travail gratis. Ils savent aussi que Curry n'a pas les moyens d'employer des avocats et que cette raison a été invoquée pour sauver Curry du pénitencier où il avait été incarcéré. Qui a souscrit les fonds qui ont permis de plaider la cause devant la cour suprême? Telles sont les admirables enquêtes judiciaires auxquelles on nous a habitués sous le régime actuel. J'admire l'assurance du ministre de la Marine. Je le croirais sur parole s'il s'agissait d'affaires de sa propre province, mais je le prie de ne pas se faire d'illusions à l'égard de celui-ci qui a été chargé d'instruire ces affaires dans la Nouvelle-Ecosse. Nous pouvons nous faire une idée de la nature de ces enquêtes par la poursuite et la détention au pénitencier actuellement d'un de ceux qui furent envoyés par la province pour priver de leurs moyens d'existence d'honnêtes gens qui avaient fidèlement rempli leurs devoirs. Il ferait bien de se méfier de ses conseillers de la Nouvelle-Ecosse et de la nature des enquêtes conduites sur place par son département. L'honorable député d'Yarmouth a signalé un cas dans lequel mon honorable ami n'a pas jugé nécessaire d'envoyer qui que ce soit pour administrer le serment. Sur ce point il mérite des éloges. Je préférerais lui voir décapiter quelqu'un sur le témoignage d'un honnête homme faisant partie de la députation, que de lui voir adopter la manière de procéder suivie dans la province au cours des enquêtes de M. Duchemin. Un des premiers devoirs envers le peuple de tout homme appelé à gérer la chose publique, c'est de maintenir intact le respect pour l'administration de la justice sous toutes ses formes. Le souci de préserver de toute souillure la réputation des cours de justice doit primer la préoccupation d'avancer les intérêts de son parti ou de s'assurer un avantage en destituant des employés pour faire place à des amis.

Mais le ministre nomme un commissaire comme M. Duchemin, qui a traîné dans la fange l'administration de la justice dans la Nouvelle-Ecosse. Les révélations faites dans l'affaire Curry font voir qu'on n'attachait aucune importance au serment, et que certaines gens ont été induits à faire des déclarations avec l'idée que la prestation du serment en cour n'était qu'une simple formalité sans le moindre effet en droit ou autrement. Lorsque le ministère désirera effectuer quelque destitution, il fera mieux de s'en rapporter aux déclarations de membres de la députation, que je croirais sur parole, parce que je les sais préparés à établir le bien fondé de leurs prétentions. Mais lorsque, au lieu de cela, il s'adresse à des étrangers, ou prend conseil de celui-ci et de celui-là, ou se confie à des hommes qui administrent la justice comme on l'a fait dans le cas actuel, avec les résultats que j'ai indiqués à propos de la poursuite et de la détention de Curry et de cette affaire portée devant la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, il cause un préjudice plus grave à tout le corps politique de notre pays, en entravant l'administration de la justice, qu'il ne pourrait le faire d'aucune autre manière.

M. SINCLAIR: Le ministre se propose-t-il de s'enquérir au sujet de la conduite de M. Duchemin?

M. HAZEN: Je n'y songe pas.

M. SINCLAIR: C'est une question de très grande importance. Si j'en crois la réponse reçue l'autre jour, M. Duchemin est toujours à l'emploi de son département. S'il s'instruit d'autres affaires dans l'est de la Nouvelle-Ecosse. Est-ce M. Duchemin qui sera chargé de les instruire?

M. HAZEN: Nous espérons qu'il n'y aura pas de nouvelles poursuites.

M. SINCLAIR: J'ai fait observer à l'honorable ministre que M. Duchemin n'avait pas tenu compte de la loi en ce qui regarde le droit de l'accusé d'être représenté par un avocat. Il lui a dénié ce droit à mainte reprise dans les diverses affaires qui se sont instruites dans ma circonscription et autres circonscriptions de l'est de la Nouvelle-Ecosse. J'ai fait observer l'année

dernière à mon honorable ami que lors du procès de Philip H. Ryan, dont subséquemment la cour suprême à Guysborough eut à connaître, il supprima de propos délibéré les faits qu'il aurait dû porter à la connaissance du département dans le temps. L'honorable représentant de Pictou a signalé sa conduite ignoble dans l'affaire Currie, dont le héros est en ce moment au pénitencier. Si, à la suite de toutes ces accusations, si spécifiquement portées contre Duchemin, le ministre ne veut pas dire encore qu'il s'enquerra de sa manière d'instruire les procès, comme aussi de fixer ses honoraires, la Chambre en sera grandement désappointée. L'honorable député de Cap-Breton-nord, l'année dernière, signalait une circonstance dans laquelle il instruisit quatre affaires le même après-midi en un endroit du Cap-Breton. Il s'agissait dans chaque cas d'ingérence abusive dans les élections; toute l'enquête n'occupa que deux ou trois heures. Il avait droit à quinze dollars par jour comme rémunération. Si j'ai bien compris l'honorable député de Cap-Breton, il répartit ces quatre affaires sur quatre jours, et demanda $60 pour ce qui n'aurait dû lui donner que quinze dollars. Des accusations spécifiques ont été portées contre cet homme à mainte et mainte reprise en cette Chambre, et si le ministre ne veut rien faire, il y aura lieu de le tenir responsable de la conduite de Duchemin.

M. TURGEON: Le ministre n'a pas oublié qu'à peine arrivé au pouvoir il destitua presque tous les employés de son département dans la circonscription que je représente. Les employés des pêcheries particulièrement furent sacrifiés pour ingérence abusive, à la demande du candidat défait.

A première vue, cette initiative de l'honorable ministre me parut s'inspirer du noble désir de réformer l'administration, et j'en conclus que les nouveaux titulaires se montreraient plus discrets et s'appliqueraient à l'accomplissement de leur service sans souci de la politique. Cependant, connaissant comme je les connais ceux qui ont été nommés, leur faible pour la politique et leur activité en temps d'élection, j'hésite à croire que leur nomination va déterminer la réforme du service administratif dans le comté de Gloucester. Je dirai à mon honorable ami que nombre de ces personnes—je suis prêt à les nommer, s'il le désire—ont été des politiciens très actifs, et même à la suite de leur nomination ont continué à faire partie des comités d'organisation dans leurs diverses localités du comté de Gloucester. Elles ont même signé des pétitions pour la révocation d'autres fonctionnaires destitués depuis à leur demande. Ces jours derniers, je posais une question au ministre des Douanes au sujet de deux de ses sous-percepteurs à Lamèque et Tracadie, et il me dit qu'il leur faudrait se détacher de toute association politique. Il offrit même de leur écrire sur-le-champ pour leur notifier son désir à cet égard. Sans doute, il l'a fait depuis. Le ministre de la Marine et des Pêcheries va-t-il se montrer non seulement aussi courtois envers moi, mais aussi fidèle aux principes qu'il a naguère proclamés siens, pour donner un semblable avis aux fonctionnaire dont je vais lui mentionner les noms, s'il me dit qu'il va leur écrire? Ils ont déployé beaucoup d'activité jusqu'à ces jours derniers. Je pourrais lui dire que le 14 janvier dernier, quelques jours seulement avant que je quittasse mon pays pour venir siéger au Parlement, l'association conservatrice du comté de Gloucester eut une réunion à Bathurst à la quelle quatre ou cinq de ces employés étaient présents?

M. HAZEN: Sont-ce des employés temporaires ou permanents?

M. TURGEON: Ils ont remplacé des employés permanents. Ces employés ont interrompu l'exécution de leurs devoirs officiels pour se rendre à une assemblée de l'association convoquée pour fins d'organisation; et je dois ajouter que, si mes renseignements sont exacts, sans la présence de ces fonctionnaires l'assistance aurait été fort clairsemée. Je n'ai rien à redire aux démissions que l'honorable ministre a effectuées, mais elles ont dû être fondées sur un principe, sur l'ingérence abusive de ces employés dans la lutte des partis; et je tiens à informer mon honorable ami que les fonctionnaires visés par moi s'ingèrent abusivement dans la politique depuis nombre d'années, leur esprit de parti est choquant et leurs manières le sont aussi. Voici leurs noms pour l'information du ministre: James J. Doucet, de Petit-Rocher; Edmond Arseneau, d'Inkerman; et Joseph A. Chiasson, de Caraquet (en bas). Certes, le ministre devrait remplacer ces fonctionnaires. On verrait par là que les destitutions faites jusqu'ici n'ont pas eu pour seul objet de punir les gens parce qu'ils sont du parti libéral. Je ne blâme pas l'honorable ministre de nommer un de ses amis lorsqu'il se produit une vacance. J'ai moi-même fait nommer des libéraux de mes amis. Je demanderai seulement au ministère, s'il a sincèrement le désir de réformer le service civil extérieur, d'insister pour que ses employés restent à leur besogne, et

s'ils persistent à vouloir s'ingérer dans la politique, qu'il les mette à la porte.

M. CARVELL: Si je prends part au débat à cette heure avancée, c'est simplement pour exprimer ma satisfaction de ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries n'ait pas trouvé dans le Nouveau-Brunswick un exécuteur du calibre de celui de la Nouvelle-Ecosse. On ne m'en voudra pas, je pense, si je l'en félicite. Je dois lui rendre hommage de la considération générale dont est entouré celui qui remplit cette fonction dans ma province. Ce n'est peut-être pas le moment convenable, mais j'aimerais à fournir à l'honorable ministre certaines informations et lui en demander d'autres en retour. Il se souvient que ces années dernières il fut conclu un arrangement en vertu duquel la pêche du saumon était permise au public.

M. HAZEN: Nous en sommes à délibérer un crédit pour la marine, et non pour les pêcheries.

M. CARVELL: Je me borne à indiquer les grandes lignes pour que l'honorable ministre puisse aller aux informations et me renseigner ultérieurement. L'arrangment, si je ne me trompe, permettait de faire la pêche deux semaines durant la saison. Il est bien connu que l'année dernière, alors que l'eau était très basse, la rivière Saint-Jean était couverte de filets presque d'une rive à l'autre, dans le comté de Carleton, beaucoup plus tard que le 14 août. On les y laissa jusqu'à la fin du mois, et même quelque temps en septembre; et lorsqu'il s'en fit des plaintes, la réponse fut que ces pêcheurs y étaient autorisés. Je n'en crois rien, mais je demanderai au ministre de s'en assurer.

M. HAZEN: Ce serait une impossibilité, bien entendu, mais je me renseignerai à cet égard.

M. CARVELL: Moi-même je ne pense pas qu'ils y furent autorisés, mais je voudrais faire observer au ministre qu'il a deux fonctionnaires dans le comté de Carleton qui ne sont ni plus ni moins que déshonorants.

M. HAZEN: Nommez-les.

M. CARVELL: L'un d'eux se nomme Parker. Je ne les ai pas moi-même vus faisant la pêche, mais des gens en mesure de savoir me disent qu'ils font la pêche en saison et hors de saison.

M. HAZEN: Veuillez me dire le nom du deuxième.

[M. Turgeon.]

M. CARVELL: Je vous le procurerai. Ces hommes, à ce qu'on me dit,—et je ne ferais pas une déclaration publique comme celle-ci sans quelque preuve à l'appui,—font la pêche en saison et hors de saison. Ce sont des maraudeurs bien connus et qui ont réussi à se faire nommer dans le seul but de pouvoir continuer leur maraudage et de permettre à leurs amis et parents de faire de même. Je prie l'honorable ministre de s'assurer si pareilles instructions ou autorisations ont été données. Je ne crois pas que ce soit le cas, mais j'aimerais à en avoir l'assurance lorsque la question sera soumise au comité.

M. HAZEN: Je me procurerai certainement les informations que l'honorable député désire obtenir; car l'accusation qu'il porte est grave, on le conçoit, dans le cas de fonctionnaires nommés spécialement pour la protection des pêcheries. Le département va sans retard se renseigner sur le sujet, et s'il se trouve que ces bruits sont fondés, nous ne garderons pas ces hommes à notre emploi un seul instant de plus.

M. CARVELL: J'ai une abondance de preuves.

M. KYTE: Quelle attitude le ministre de la Marine et des Pêcheries se propose-t-il de prendre vis-à-vis des personnes nommées par lui à des emplois publics et qui notoirement restent des hommes de parti. Va-t-il insister pour que ces personnes s'abstiennent de s'ingérer dans les luttes politiques tant qu'il sera aux affaires?

M. HAZEN: Je suis bien assuré que l'honorable député, dès qu'il sera au pouvoir, les mettra prestement à la porte.

M. KYTE: Je suis heureux de constater que le ministre ne se trompe pas sur mes dispositions. C'est précisément ce que je serais disposé à faire. Quiconque veut s'ingérer dans la lutte des parttis doit être prêt à perdre son emploi public. Telle est l'attitude que j'ai toujours prise, et si je continue à jouer un rôle dans la politique et que mon parti revienne au pouvoir, je resterai fidèle à ce programme. Mais je prie le ministre de répondre à ma question. Nous avons eu l'année dernière une réponse de l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier). Il eut la franchise de nous dire qu'il ne tolérerait aucune ingérence politique de la part d'un fonctionnaire nommé par lui. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries est-il du même avis que l'honorable ministre des Postes?

M. HAZEN: Assurément, je le suis.

M. KYTE: Alors, j'informe le ministre qu'un employé de son département, nommé par lui, dans Saint-Pierre, a été récemment élu secrétaire de l'association conservatrice du comté de Richmond. Je prie le ministre de prendre note de cette plainte, et de donner à cet employé le choix entre sa place et la politique.

M. HAZEN: Sans doute, si l'honorable député veut me dire son nom.

M. KYTE: Le docteur John A. Macdonald, fils, médecin du port de Saint-Pierre, qui fut au mois de décembre dernier élu secrétaire de l'association conservatrice de ce comté.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

Sur motion de M. Rogers, la séance est levée à onze heures moins cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Lundi, 16 février 1914.

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

CONVENTION RELATIVE A LA SECURITE DES VIES EN MER.

L'hon. J. D. HAZEN demande à déposer devant la Chambre une copie de la convention, conclue à Londres le 20 janvier dernier, par la conférence internationale, concernant la sécurité des vies en mer.

—Vu l'intérêt mondial qu'a soulevé cette convention, il me semble dans l'ordre de faire quelques remarques à propos de la convocation de cette conférence internationale, et des conclusions auxquelles on en est arrivé, en soumettant cette question à la considération des députés de cette Chambre. C'est donc mon désir, avec la permission de la Chambre, de résumer d'une façon aussi brève que possible quelques-unes des principales conclusions auxquelles en est arrivée la convention, et en même temps faire ressortir le fait que, depuis nombre d'années, on s'est montré de temps à autre, en certains quartiers, disposé à élaborer des règlements plus complets et à les rendre internationaux, à propos de la sécurité des vies en mer.

Avant que l'on ne convoquât cette conférence, plusieurs des principales puissances maritimes avaient déjà accompli des progrès substantiels dans cette direction. Toutefois, ce ne fut qu'après le terrible désastre du " Titanic ", en avril 1912, qu'il se produisit un réveil général, chez toutes les nations, sur la nécessité, dans un intérêt humanitaire, d'étudier sérieusement les meilleurs moyens à prendre afin de rendre plus efficaces encore les mesures prises jusqu'à ce jour pour assurer la sécurité des passagers.

Mes honorables collègues dans cette Chambre doivent se rappeler qu'aussitôt après la perte totale du "Titanic" les autorités, et aux Etats-Unis et en Angleterre, instituèrent des enquêtes afin de découvrir la cause du désastre. En Grande-Bretagne, lord Mersey conduisit l'enquête, qui porta sur toute la question. Le rapport du commissaire fut si complet, qu'il attira l'attention de tous les peuples civilisés et démontra à l'évidence que le moment était arrivé pour tous les pays d'essayer de résoudre ce problème. Le rapport de lord Mersey causa une profonde impression et le gouvernement britannique s'empressa d'agir. Il invita à se réunir les principales nations maritimes de l'univers, afin de trouver, s'il était possible, les moyens de fournir une plus grande sécurité non seulement aux passagers à bord des transatlantiques, mais aussi à ceux qui font leurs carrières sur mer. Le gouvernement impérial invita le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande à se faire représenter à cette conférence. Les invitations renfermaient le passage suivant, qui aidera les honorables députés à mieux saisir le but que l'on se proposait d'atteindre:

> La conférence s'efforcera d'amener une entente entre les pays qui y participeront relativement aux conditions de nature à assurer la sécurité des passagers à bord des transatlantiques et à d'autres mesures intéressant la sécurité du transport des passagers. Dans le cas où l'on arriverait à une entente de cette nature, qui ferait le sujet d'une convention, chaque **Etat** qui la signerait prendrait la responsabilité de donner un effet législatif et administratif aux stipulations d'icelle, et d'accorder les certificats nécessaires aux navires battant son pavillon, qui se seraient soumis auxdites stipulations. C'est aussi le but de la conférence d'étudier les conditions en vertu desquelles la validité des certificats ainsi émis devrait être acceptée par les autres Etats qui l'auraient signée.

Le Gouvernement étudia aussitôt l'invitation de la Grande-Bretagne, et vu l'importance du problème, l'intérêt universel qu'il soulevait et mon désir d'aider à sa solution, je recommandai à mes collègues de l'accepter. Le Gouvernement approuva cordialement ma proposition, et l'on prit les mesures nécessaires, afin que le Canada fût

représenté à la conférence, qui se réunit à Londres, le 12 novembre dernier. Des plénipotentiaires représentaient l'empire britannique, y compris le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande; l'Allemagne, la France, les Etats-Unis, l'Autriche-Hongrie, l'Italie, l'Espagne, la Suède, la Norvège, la Hollande, la Belgique, le Danemark, la Russie et le Japon y assistaient. Eu égaxrd aux circonstances qui avaient amené la convocation de cette conférence, je ne surprendrai personne en disant que lord Mersey, le principal délégué britannique, fut élu à l'unanimité au poste de président.

La première question soumise aux délibérations de la conférence fut une proposition du gouvernement britannique de classifier de la façon suivante les différents sujets à étudier: moyens de sauvetage, sécurité de la construction, télégraphie sans fil, certificats internationaux.

Cette proposition fut adoptée, et l'on nomma des commissaires pour étudier et faire rapport sur ces différents sujets. Chaque Etat qui prenait part à la conférence était représenté dans chacune de ces commissions. Lorsque les travaux furent terminés, lord Mersey, en parlant de ces commissions, a déclaré:

Elles se composaient d'hommes d'un grand savoir et d'une vaste expérience relativement aux problèmes qu'ils avaient à étudier. et je crois qu'il aurait été impossible de trouver nulle part des gens mieux qualifiés pour accomplir la tâche qu'ils avaient entreprise.

Il est peut-être intéressant de rappeler ici les noms des messieurs qui furent les présidents de ces commissions. Ce sont:

Moyens de sauvetage: Sir John Biles, professeur d'architecture navale, à l'université de Glasgow.

Sécurité de construction: L'amiral Washington L. Capps, constructeur en chef de la marine des Etats-Unis.

Sécurité de la navigation: Sir Norman Hill, président du conséil consultatif de la marine au Board of Trade.

Télégraphie sans fil: M. E. G. Moggridge, assistant secrétaire du département de la Marine au Board of Trade.

Certificats internationaux: Son Excellence le Dr Van Kerner, du ministère des affaires étrangères, à Berlin.

Lord Mersey a fort justement apprécié la façon dont ces messieurs ont accompli leur tâche, lorsqu'il a déclaré: "Le travail admirable qu'ils ont accompli individuellement est la meilleure démonstration de leur savoir faire".

Bon nombre de gens considèrent probablement que l'article le plus important de la convention est celui qui pose le principe que, à bord de n'importe quel steamer, il doit y avoir de la place dans les chaloupes de sauvetage ou leurs équivalents, pour chacun des passagers et des membres de l'équipage. Afin de faire respecter ce principe, la convention a élaboré des règlements détaillés concernant la construction des différents modèles de bateaux, l'équipement et l'arrimage, la force de résistance des daviers, le nombre et le mode de fabrication des bouées et des ceintures de sauvetage. Ces règlements pourvoient également à ce qu'un aussi grand nombre que possible de chaloupes et de radeaux puissent être mis à la mer indifféremment d'un côté ou de l'autre du navire, de façon à se servir le moins possible du côté exposé à la tempête, en cas d'accident. Enfin, ils stipulent quel doit être le nombre maximum des membres de l'équipage qui sont en état de manœuvrer les chaloupes. Pour être qualifiés, les marins doivent posséder un certificat d'aptitude, émis sous l'autorité du gouvernement de l'un des Etats qui ont signé la présente convention. De plus, tous les navires des nations qui sont parties à cette entente doivent être efficacement et suffisamment équipés au point de vue de la sécurité des vies en mer.

Le transport d'objets dangereux est défendu, et les Etats contractants donneront, de fois à autre, officiellement avis au public de ce que l'on doit considérer comme objets dangereux, soit séparément soit en combinaison, et ils prescriront les règles à suivre en pareils cas. Sous ce rapport, la convention ne fait qu'approuver par les puissances une règle de conduite déjà adoptée et mise à effet par mon département.

La Chambre se souvient que tout récemment plusieurs désastres ont eu lieu en mer, causés par des incendies. Cette question a fait l'objet d'une étude très soigneuse, et, dans la convention, il est pris des mesures pour que soit découvert, au moyen d'un système de patrouille, tout commencement d'incendie, et des règles sont établies en vertu desquelles devront être institués des moyens propres à éteindre promptement un incendie qui se déclare. Des dispositions portent en outre que l'équipage doit se tenir prêt à toute éventualité, et que des exercices d'incendie et de manœuvre des chaloupes auront lieu. Il est également arrêté que tout navire disposera d'un système d'éclairage suffisant pour permettre aux passagers de trouver aisément leur chemin vers les issues. Dans

[M. Hazen.]

tout vaisseau neuf, il devra y avoir une source d'éclairage indépendante, d'où la lumière tombe d'aussi haut que possible, pour que les passagers et l'équipage, au cas où les machines subiraient un accident par l'eau, le feu ou autrement, ne soient pas exposés aux dangers additionnels que l'obscurité amène.

La plupart de ceux qui se sont trouvés en mer par un gros temps admettront, je pense, qu'il est tout à la fois difficile et dangereux de s'enfuir d'un bateau en détresse. Le cas récent du "Volturno" est bien de nature à nous édifier sur ce point: ce fut, en effet, parmi ceux qui ont cherché leur fuite dans les chaloupes que s'est produit le plus grand nombre de morts, tandis que ceux-là qui ont préféré rester sur le bateau ont été sauvés. Je mentionne cela afin de mieux faire voir que c'est dans la construction du bateau que gît pour beaucoup, sinon dans dans la plus large mesure, la sûreté des personnes qui voyagent sur mer. Et je ne suis pas le seul de cet avis; je constate, en effet, que c'est une opinion largement partagée par ceux qui ont mûrement étudié la question, et qui en sont les meilleurs juges. Les dispositions relatives à la construction des vaisseaux à l'avenir sont donc du plus haut intérêt et de la plus haute importance. Cette partie de la convention est nécessairement technique et compliquée, et je m'abstiens de toute tentative d'en donner une explication. Les mesures dont je parle sont clairement énoncées dans la convention, et l'avenir dira, je n'en doute point, qu'à elles plus qu'à toute autre chose aura été due la sûreté des personnes en mer. Ces mesures vont s'appliquer à tous les vaisseaux à construire après la date prescrite par la convention. L'objet principal de cette partie de la convention est de faire que le navire soit subdivisé en un certain nombre de compartiments étanches qui lui permettent de continuer à flotter au cas de destruction d'un ou de plusieurs de ces compartiments. Et à ce propos nous devons, je crois, nous féliciter de ce que les nôtres ont déjà fait un pas dans ce sens, et ont devancé dans une large mesure les déclarations de la conférence. Je fais allusion ici aux deux paquebots neufs, du type Empress, que la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a récemment placés sur l'océan Pacifique, entre la Colombie-Anglaise et l'Orient; à deux paquebots neufs que la même compagnie est à la veille de mettre sur la route qui va de Vancouver à Seattle, et aussi à l'"Alsatian", navire de la ligne Allan, qui a fait son premier voyage de Liverpool à Halifax ces jours derniers. Tous ces navires, me dit-on, sont, en fait de construction et de compartiments étanches, supérieurs à tout ce que l'on a encore fait jusqu'ici dans n'importe quel pays du monde.

Avant de passer à un autre aspect de la convention, il est bon, je crois, de signaler à la Chambre certaines remarques de l'amiral Capps sur le travail du comité dont il était le président. Il dit:

> Il est important de faire observer que même après l'attention la plus soigneuse donnée à tous les détails susceptibles d'accroître la sécurité d'un navire sur mer, il reste encore la possibilité de quelque accident grave qui aille jusqu'à le détruire complètement. Il est donc absolument nécessaire que ceux-là à qui appartient la direction d'un navire ne se relâchent jamais de leur vigilance dans la supposition qu'il ne saurait couler bas. Ils doivent au contraire s'efforcer d'accroître la sécurité que présente de lui-même le vaisseau, accroissement qui résulte d'une manœuvre prudente et habile.

J'appelle sur ces paroles de l'amiral Capps l'attention de tous ceux qui, dans ce pays-ci, sont chargés de la direction et de la conduite de navires.

J'arrive maintenant à une autre très importante partie de la convention, celle qui se rapporte à la sécurité de la route. Il est inutile de rappeler que le désastre du "Titanic" a été la conséquence d'une collision avec ce qui doit avoir été une masse énorme de glace flottante qui, dans sa marche vers le sud, a traversé la route ordinairement suivie par tous les paquebots engagés dans le commerce du nord de l'Atlantique. Il est également inutile de signaler l'extrême importance, au point de vue de la sécurité comme à d'autres points de vue, de tenir les transatlantiques avertis de jour en jour de la position de ces glaces flottantes. On remarquera que la convention porte que des renseignements seront donnés à tous ceux que cela concerne, sur la position, l'étendue et le mouvement des glaces le long des routes que parcourent les navires du nord de l'Atlantique. L'importance de cette disposition sera aisément comprise.

On sait parfaitement, toutefois, que les glaces mouvantes ne sont pas le seul danger qui, sur l'Atlantique, menace la navigation. Une des choses qui effraient le plus les mariniers, c'est l'épave, et une opinion qui a cours généralement veut que beaucoup des désastres demeurés inconnus, sinon tous, ont été causés par une collision avec des épaves. La convention porte qu'il sera fait une patrouille des eaux septentrionales et occidentales de l'océan Atlantique afin d'y découvrir et détruire tout objet flottant, et l'on ne

peut douter que cette disposition ne soit universellement bien accueillie.

L'observation du mouvement des glaces commence à prendre de l'importance aux yeux de beaucoup de nations, et, plus particulièrement, de la Grande-Bretagne. C'est là une chose au sujet de laquelle le Canada a tout lieu de se féliciter. Nous pouvons à bon droit prétendre avoir été les premiers à faire ces observations. La députation est, je n'en doute point, au fait de ce que M. le professeur Barnes, de l'université McGill, a déjà pu accomplir dans ce sens depui quelques années avec l'aide de mon département. Le résultat de ces observations, consigné dans des bulletins fort détaillés de M. le professeur Barnes et transmis à cette Chambre par les soins de mon département, ont éveillé dans d'autres pays un tel intérêt que des mesures sont prises dans la convention en vue d'un service international qui continuera ce travail.

Pour subvenir à ces trois services de la recherche des glaces, de l'observation de leurs mouvements et de la destruction des épaves, treize des Etats signataires ont convenu d'y contribuer dans la mesure qui suit:

	Pour cent.
Autriche-Hongrie	2
Belgique	4
Canada	2
Danemark	2
France	15
Allemagne	15
Grande-Bretagne	30
Italie	4
Hollande	4
Norvège	3
Russie	2
Suède	2
Etats-Unis d'Amérique	15

On évalue à une somme de deux à trois cent mille dollars par année le coût de ces trois services, auxquels donneront tout leur temps deux navires, bâtis et outillés tout exprès, et j'ose espérer qu'en vue de l'intérêt qu'a le Canada à une sécurité sans cesse croissante des routes de l'Atlantique, la somme pour laquelle on nous demande de contribuer ne sera pas regardée comme excessive, et qu'elle sera votée de grand cœur.

Je désire faire observer que la convention ne doit prendre effet que le 1er juillet 1915, et qu'il y a à se prémunir contre deux hivers. J'ai pensé qu'en attendant la mise à effet de la convention, il importait au plus haut degré d'instituer des mesures qui nous garantissent contre le mouvement des glaces et le danger des épaves, et, sur mes conseils, avis a été donné au gouvernement britannique que le Canada serait tout de suite prêt à contribuer pour sa part au maintien de ce service. Le gouvernement britannique négocie à l'heure qu'il est avec les autres pays intéressés l'immédiate inauguration de ces services. Pour n'être pas prêt à faire une déclaration définitive, je n'en ai pas moins l'espoir d'être bientôt en mesure d'annoncer que ce service sera établi sans délai.

D'une importance à peine moindre est cette partie de la convention qui traite de la télégraphie sans fil. Ici encore on a vu que le Canada occupe à cet égard le premier rang parmi les nations de l'univers, et l'on remarquera avec plaisir, j'en suis sûr, que le texte de la convention applique, en somme, les règles énoncées dans une loi de ce Parlement de l'avant-dernière session. La disposition principale est que tous les navires des états contractants qui vont d'un pays à un autre avec cinquante personnes ou plus à bord devront être munis d'appareils de télégraphie sans fil. Dans la présente convention sont reportées celles des dispositions de la conférence de 1912 touchant la classification des navires devant être pourvus d'appareils de télégraphie sans fil. Généralement parlant, cette classification met dans la première catégorie les navires à passagers qui font un service rapide. Dans la deuxième catégorie sont placés les navires que l'on destine à porter vingt-cinq passagers ou plus, et dans une troisième, tous les autres vaisseaux où il faudra que de tels appareils soient installés.

Il y a une stipulation relative aux quarts ininterrompus sur tous les vaisseaux, dès que le gouvernement de l'Etat auquel appartient le vaisseau est convaincu que ce quart est utile pour le sauvetage des vies en mer. Après la période prévue dans le texte de la convention, les vaisseaux ci-après désignés seront tenus de maintenir un quart ininterrompu:

1) Les vaisseaux filant à plus de 13 nœuds, transportant 200 passagers ou davantage et qui font des trajets de plus de 500 milles entre deux ports consécutifs;

2) Les vaisseaux de la deuxième catégorie, alors qu'ils sont à plus de 500 milles de la terre;

3) Les autres vaisseaux qui sont tenus d'être munis d'appareils de télégraphie sans fil, qui exercent le commerce transatlantique ou dont les trajets les éloignent de plus de 1,000 milles de la terre.

Il est stipulé que l'installation de la télégraphie sans fil doit avoir une portée d'au moins 100 milles. Il faut, en outre, un appareil d'urgence, installé dans un endroit

offrant toute la sécurité possible, à moins que l'installation principale ne soit placée à la partie la plus élevée du navire. Une autre importante disposition de la convention porte que le capitaine du navire en détresse aura le droit d'appeler à son secours, parmi les vaisseaux qui auront répondu à son appel, celui qui, à son avis, peut lui prêter la meilleure aide.

La mutuelle reconnaissance des certificats d'inspection est une des questions qui ont fait, de vieille date, l'objet des préoccupations des nations. Plusieurs d'entre elles ont été en mesure de faire des arrangements portant que la validité du certificat délivré par une d'elles serait reconnue par les autres. Par le passé, il est souvent arrivé que les vaisseaux d'une nation ont été soumis à des retards vexatoires dans les ports d'un autre Etat. Outre qu'ils étaient harassants et vexatoires, ces délais aboutissaient parfois à des pertes de temps et par conséquent à des sacrifices pécuniaires pour les vaisseaux, sans qu'il en résultât d'avantages correspondants. Il convient d'observer ici que la convention établit un mode d'inspection grâce auquel, lorsque les vaisseaux de quelqu'un des Etats parties au traité y adhèrent, le certificat en ce sens sera accepté par tous les autres Etats, comme étant d'égale valeur au leur.

Sauf dispositions contraires établies par la convention, les navires marchands de chacune des hautes parties contractantes, mus par une force propulsive mécanique, qui transportent plus de douze passagers et qui se rendent d'un port de ces Etats à un port situé en dehors de cet Etat, ou inversement, sont assujétis aux règlements établis par la présente convention. Les ports situés dans les colonies, possessions ou protectorats des hautes parties contractantes sont considérés pomme ports en dehors des Etats des hautes parties contractantes.

Les personnes qui sont à bord par suite de force majeure ou de l'obligation imposée au capitaine, de transporter des naufragés ou autres individus, ne sont pas considérées comme passagers.

Outre les navires auxquels s'applique directement la convention, il existe dans les pays intéressés nombre de navires exerçant le commerce de cabotage et celui de l'intérieur, et bien que la convention proprement dite ne s'applique pas à eux, on ne saurait douter que les dispositions établies par la conférence serviront de direction à ces nations, dans leurs relations avec ceux de leurs vaisseaux qui ne sont point assujettis à la convention.

La convention proprement dite renferme soixante-quatorze articles, auxquels sont annexés cinquante-un réglements. L'exposé que je viens de présenter à cette Chambre est fatalement très abrégé; seulement, j'ai cru devoir signaler ici les aspects les plus importants et les plus saillants.

Je puis, à bon droit, espérer que l'œuvre de la conférence, telle qu'elle figure au texte de la convention, ralliera tous les suffrages. Il pourra surgir certaines déceptions et certaines critiques. D'aucuns diront peut-être que la convention s'arrête à mi-chemin, et d'autres qu'elle outrepasse les bornes. Il n'est pas toujours facile ni même possible d'obtenir des résultats qui s'imposent à l'approbation générale. Ceux qui sont au courant de ces questions le savent, les conventions internationales touchant la marine marchande sont hérissées de difficultés. Ce n'est qu'en présence du désir exprimé par les représentants de toutes les nations, tenant à donner toute la sécurité possible à la vie humaine sur mer, qu'on a pu vaincre ces difficultés et arriver à des conclusions unanimes. A mon avis, jamais conférence internationale n'a accaparé à ce point l'attention des puissances mondiales. On le sait, le roi et la reine se sont vivement intéressés à l'œuvre de la conférence, et leurs fidèles sujets au sein de l'empire leur doivent de justes remerciements. On ne l'ignore pas, Sa Majesté l'empereur d'Allemagne et le président des Etats-Unis ont pris un vif intérêt aux résultats, et tous ceux qui ont à cœur la sécurité de la vie humaine sur mer leur en tiendront compte.

Au sujet de cette conférence, le " Times " de Londres, dit:

Il convient de féliciter les membres de cette conférence, tant sur l'esprit dont ils se sont inspirés que du bon sens dont ils ont fait preuve, en orientant leurs efforts vers un objectif utile. Jamais encore les nations n'avaient ainsi mis en commun leurs trésors de science et d'expérience en vue d'établir des règlements généraux de sécurité, quitte à en laisser l'application à la coopération internationale. Les délibérations des délégués ont abouti, non pas uniquement à un simple rapport contenant des opinions et des propositions pieuses, mais bien à une convention complète et bien précise s'appliquant aux navires à passagers naviguant sur l'océan, règlements qu'on propose aux puissances mondiales d'adopter et d'appliquer dans leur teneur actuelle. Une fois ce résultat atteint, comme nous l'espérons, on aura fait un pas de géant pour réduire au minimum les risques des voyages sur mer.

Le "Chronicle" de la même date observe:

Le succès de la conférence internationale sur le sauvetage en pleine mer fait époque, non seulement pour la marine marchande, mais encore pour l'internationalisme. Son rapport, signé hier par les plénipotentiaires de douze Etats souverains et de trois dominions britanniques (qui étaient représentés individuellement) place

les nations mondiales sur un plan commun, relativement au sauvetage ou à la sécurité de la vie humaine en pleine mer. Dans la liste des signataires ne figurent pas une ou deux puissances (notons la Russie et le Japon) dont le pavillon flotte sur les vapeurs naviguant sur les mers; mais cette liste représente une si immense proportion de la marine marchande mondiale qu'à notre avis, ces dernières puissances se convaincront qu'il ne va pas de leur intérêt de créer des dérogations odieuses pour leurs vaisseaux. Trop souvent pareille unanimité s'obtient au prix de l'adhésion à des règlements d'ordre inférieur; le triomphe de la conférence tient à ce que l'idéal et la réglementation qu'elle a établis sont d'un mérite supérieur et constituent un précieux perfectionnement.

Je soumets le texte de cette convention à la Chambre, dans l'espoir et avec la pleine confiance que, dans l'avenir, elle contribuera puissamment à empêcher la répétition des trop nombreuses et si déplorables calamités qui se sont produites, depuis quelques années, et en soumettant ce texte, monsieur l'Orateur, je ne saurais mieux faire que d'adopter le langage même dont s'est servi lord Mersey, en proposant à la conférence l'adoption de ce texte:

On critique sans doute notre œuvre. Quant aux censures formulées par certains intéressés, nous sommes en mesure de n'en pas tenir compte; et quant aux critiques venant de personnes désintéressées, voici notre réponse: nous avons tenté tous nos efforts pour accomplir notre œuvre avec la sollicitude voulue, et nous nous sommes inspirés des plus chers intérêts de ceux qui voyagent sur mer. Vous avez consacré vos efforts à la réalisation d'une grande œuvre dont l'humanité, j'en suis convaincu, récueillera d'impérissables avantages. Bien plus, grâce à l'esprit de courtoisie et de conciliation dont vous avez fait preuve, au cours de vos délibérations, vous avez puissamment contribué à imprimer un nouvel essor au sentiment de respect et de confiance mutuelle parmi les nations, et par là même au règne de la paix et du bonheur dans le monde en général.

Je puis ajouter que le Canada a été représenté à la conférence par le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, qui a bénéficié des lumières de deux fonctionnaires techniques du ministère, M. Duguid et M. McDonald. Il a été convenu que le texte de cette convention serait soumis, le 16 février, aux parlements et aux assemblées législatives des divers Etats et nations, représentés à cette convention, et voilà pourquoi j'ai aujourd'hui le plaisir de déposer le texte de cette convention sur le bureau de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: La conférence qui a siégé à Londres, l'été dernier, a certainement accaparé l'attention des puissances mondiales, et les éloges que le ministre a décernés à l'œuvre de la convention sont, à mon avis, pleinement mérités. Les règlements, dans la mesure où cette Chambre a pu s'en faire une idée par l'exposé qu'en a fait le ministre, ont été parfaitement étudiés et délibérés; et abstraction faite de la question de savoir s'ils seront oui ou non adoptés, ils tendront à assurer la solidarité des nations qui ont participé à cette convention. Je tiendrais, toutefois, à obtenir plus de lumières que ne nous en a donné le ministre; ou s'il nous a fourni ces renseignements, je n'ai pas réussi à les bien saisir.

Je désirerais savoir si les réglements en question ont été adoptés par les douze nations représentées à cette convention à titre de traité les liant obligatoirement, ou bien s'il s'agit de réglementation dont l'adoption est proposée à titre facultatif. Si les signataires de ces règlements n'ont pas l'intention de les rendre obligatoires sous forme de traité, faut-il supposer qu'on les appliquera, autant que faire se pourra, par voie législative? J'observe que le ministre affirme qu'à un certain égard il a pris, à fort bon droit, l'initiative de réglementer la navigation de l'Atlantique-nord, en vue de la sauvegarder contre les épaves et autres obstacles. Jusqu'ici, tout est parfait; il n'est pas besoin d'étudier de mesure législative dans ce but; il suffit d'y affecter un crédit que le Parlement, j'en suis convaincu, votera volontiers. Je désirerais, toutefois, savoir l'état précis de la question. S'agit-il uniquement de règlements dont l'observation serait laissée au bon vouloir des différentes nations, ou bien a-t-on l'intention de les rendre obligatoires législativement?

M. HAZEN: Si je ne me trompe, on a l'intention de rendre ces règlements obligatoires pour toutes les différentes nations et pays qui ont participé à la convention. Quant à savoir s'il est nécessaire que cette Chambre adopte quelque mesure législative, c'est là une question que mon ministère étudie en ce moment, de concert avec le ministère de la Justice, et demain même ou après-demain, je serai en mesure, j'espère, de donner une réponse au chef de l'opposition.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. M. J. DEMERS demande à déposer un bill (n° 69), tendant à modifier la loi des chemins de fer.

—Monsieur l'Orateur, le bill que je présente aujourd'hui a pour objet d'étendre les dispositions d'un bill que j'ai présenté la semaine dernière quant à la section 298 de la

loi des chemins de fer. Le présent bill contient, en outre, des dispositions particulières se rapportant à la prescription des actions pouvant résulter de l'application de cette section 298; et enfin il contient certaines dispositions pour le cas où il y aurait des assurances sur les propriétés incendiées par les locomotives de chemins de fer.

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

DEPOT D'UN BILL RELATIF AUX COMPAGNIES DE TRUST.

L'hon. G. H. PERLEY (au nom de l'hon. W. T. White) demande à déposer un bill (n° 70), relatif aux compagnies de trust.

—L'intention du bill est de faire pour les compagnies de trust ce qui a déjà été fait par une loi en faveur des banques et des compagnies d'assurances. Quelques compagnies de trust ont été formées en corporation par lettres patentes, mais, durant ces dernières années, presque toutes les compagnies de trust ont demandé au Parlement d'adopter une loi spéciale leur accordant certains pouvoirs. La question a été discutée dans chaque cas devant le comité de la Banque et du Commerce et il en est résulté qu'il n'y a pas deux de ces lois qui soient exactement semblables. L'objet du bill est d'assurer l'uniformtié pour toute la législation des compagnies de trust, afin que si elles s'adressent au Parlement du Canada, en vue d'obtenir une autorisation, elles puissent être constituées en vertu d'un bill type assez bref qui leur conférera tous les pouvoirs qu'on a l'intention de leur accorder en vertu de cette loi. Le bill se rapproche beaucoup du bill type dont s'est servi le comité de la Banque et du Commerce l'année dernière ou il y a deux ans. Le bill sera expliqué dans tous ses détails par mon honorable ami le ministre des Finances en personne lors de la 2e lecture. Il existe des dispositions en vertu d'une audition obligatoire des comptes des compagnies de trust et aussi pour que des relevés complets soient faits chaque année au ministre des Finances.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES PECHERIES.

L'hon. J. D. HAZEN demande à déposer un bill (n° 71) en vue de reviser et d'amender les lois relatives aux pêcheries et à la pêche.

—Le bill que je viens de présenter ne contient aucun changement important ou rigoureux dans les lois des pêcheries telles qu'elles existent en ce moment. La loi des pêcheries a été modifiée de temps à autre et comme en vertu de l'article 54 de la loi actuelle le Gouverneur général a le pouvoir de faire des règlements qui peuvent étendre, varier ou modifier les dispositions de la loi sous certains points, beaucoup de ses dispositions sont aujourd'hui sans effet. La loi n'est donc pas très facile à comprendre dans sa forme actuelle et elle a grand besoin d'être revisée. Elle ne l'a pas été depuis qu'elle a été adoptée en 1867, et à la lumière de l'expérience acquise, plusieurs de ses articles devraient être un peu modifiés.

La loi a été considérablement raccourcie par la suppression des articles qui fixaient la durée de la fermeture de la pêche et la grandeur des mailles des filets; tous ces articles ont cessé depuis longtemps de faire partie de la loi, car ils ont été remplacés par des règlements appliqués en vertu d'arrêtés en conseil.

Voici les seuls amendements qui aient de l'importance. Dans l'article 2 du bill, l'unique changement est que le mot " pêcherie " est défini. La définition n'en était pas donnée dans l'ancienne loi et l'expérience a prouvé que c'était nécessaire.

Le paragraphe 3 de l'article 5 est nouveau. Il donne au ministre l'autorité de nommer, sans passer par le conseil, des gardiens des pêcheries à mesure que de temps en temps leurs services sont nécessaires. Cela s'est fait ainsi pendant un grand nombre d'années, bien qu'en vertu de la loi ce ne fût pas légal. En réalité, depuis quelques années ces gardes-pêche ont été nommés sans se conformer à la loi. L'an dernier, comme ce fait avait été soumis à mon attention, un arrêté en conseil a été obtenu pour nommer tous les gardes-pêche, dont le nombre dépasse sept cents.

Le changement suivant se trouve dans l'article 26 du bill prévoyant que le gérant ou le propriétaire d'une homarderie sera tenu, sur réquisition, de présenter son permis "à toute personne désignée par le ministre", de même qu'à tout officier surveillant des pêcheries. Il y a des moments où des officiers du département vont visiter ces homarderies et, comme ils ne sont pas régulièrement nommés officiers des pêcheries, ils n'ont pas le droit d'exiger du gérant ou du propriétaire de la fabrique de conserves de homard la présentation de son permis. C'est donc pour prévoir les cas où des employés

seraient envoyés par l'administration centrale.

L'article 29 constitue probablement l'amendement le plus important. Il remplace l'article 44 de la loi actuelle, qui traite de la possession du poisson. Avec la loi actuelle, avant que le département puisse obtenir une condamnation, il est nécessaire d établir, comme fait préliminaire, que le poisson a été pêché à une époque ou d'une façon interdites par la loi, de sorte qu'il est nécessaire que le département fasse entendre quelque personne qui ait réellement vu le poisson être pêché illégalement, avant que la personne qui est en possession du poisson soit appelée à présenter une excuse légale pour en être propriétaire. Si durant la saison prohibée pour la pêche du homard, un pêcheur aborde avec un bateau ayant un chargement de homard, si nous ne pouvons pas produire la preuve que quelqu'un l'a vu pêcher illégalement les homards, nous ne pouvons pas lui faire un procès.

Le nouvel article déclare que la simple possession pendant la fermeture est un délit, à moins que le possesseur ne puisse fournir une excuse légale pour avoir ce poisson en sa possession durant le temps de la fermeture. C'est ce que prévoient les différentes lois sur la chasse et il est abolument nécessaire que nous puissions nous rendre maîtres des difficultés, etc., qui se présentent particulièrement dans la pêche du homard.

Dans l'article 31, le seul changement important est qu'une disposition est prévue pour faire un canal autour d'un barrage par lequel le poisson puisse passer au lieu de construire une passe migratoire à travers le barrage lui-même. Le premier système est souvent trouvé préférable suivant les conditions locales.

Le paragraphe 6 de l'article 31 est modifié en donnant au ministre le pouvoir de faire disparaître les vieux barrages ou les obstructions à la montée du poisson sans tomber sous le coup d'une contravention. Il arrive quelquefois qu'un barrage est abandonné sans être ouvert et il est difficile de trouver le propriétaire, car il peut ne pas tenir à faire de dépenses à ce propos, ou bien il peut être absent du pays, mais si nous faisons disparaître le barrage, nous pourrions être responsables des dommages, en vertu de la loi actuelle

L'article 35 permet au ministre d'accorder l'autorisation de construire des barrières non seulement pour conserver le poisson en vue de la pisciculture, mais pour des fins commerciales. Il y a actuellement un grand nombre de viviers à carpes. Les carpes sont retenues par des grilles et sont nourries avec du maïs, etc., mais en vertu de la loi, c'est illégal, bien que ce soit un procédé d'application très désirable.

L'article 37 est le même que le paragraphe 7 de l'article 47 de la loi actuelle, sauf qu'il supprime les mots "autres que le saumon". En vertu de l'article actuel, il est illégal de pêcher le saumon au moyen de filets à traîne ou de nasses, bien que les filets dont on se sert dans tout le Nouveau-Brunswick, soient depuis des années des filets à traîne.

L'article 45 est le même que l'article 54 de la loi actuelle, sauf que le paragraphe (g) est ajouté, ce qui permet au Gouverneur en conseil de faire des règlements interdisant la vente ou l'exportation du poisson. Nous avons des règlements de ce genre dans l'Ontario et la Colombie-Anglaise, mais ils sont réellement ultra vires.

L'article 47 est modifié de façon à autoriser un officier des pêcheries ou un juge de paix à entrer de force ou à perquisitionner dans toute maison, etc., où il y a de bonnes raisons de croire qu'il y a un poisson pris illégalement. Actuellement, il est nécessaire que l'officier se procure un mandat. Pendant qu'il irait chercher ce document, toutes les traces d'illégalité disparaîtraient. Et, en réalité, les officiers sont, à différentes occasions, entrés de force dans des hangars, etc., agissant avec la conviction qu'ils étaient autorisés à se conduire ainsi.

L'article 48 est nouveau. Les officiers trouvent quelquefois des hommes masqués et d'autres qui pêchent ou qui se préparent à pêcher. L'identité de ces hommes étant inconnue, il n'ont actuellement aucune autorité pour les arrêter. Par suite, ils peuvent s'échapper.

L'article 50 est nouveau. Il est nécessaire, parce que des officiers des pêcheries rencontrent quelquefois des obstacles dans l'accomplissement de leurs devoirs et il n'y a pas de moyens mis à leur disposition en vertu de la présente loi.

L'article 88 est modifié pour déclarer qu'une condamnation ne sera pas annulée par "certiorari". Il arrive souvent que par suite de défaut de connaissances légales, des erreurs sont faites dans des condamnations qui pourraient être annulées par certiorari.

L'article 91 est modifié de façon à rendre légal pour toute personne qui se croit victime d'une condamnation, d'un ordre, ou d'une révocation, soit le poursuivant ou le plaignant, aussi bien que le défendeur, d'en appeler en vertu des dispositoins de la 15e

[M. Hazen.]

partie du Code criminel. Avec la loi actuelle, le seul appel autorisé se fait au ministre.

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

LA REPRESENTATION DANS LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. BORDEN: L'honorable député de King (I.P.-E.) (M. J. J. Hughes) m'a demandé jeudi dernier où se trouvent certaines remarques auxquelles j'ai fait allusion, en déposant le bill concernant la représentation dans la Chambre des communes. Je n'ai pas pu lui indiquer l'endroit, sur le moment, car le sujet n'apparaissait pas dans la table des matières; je crois que mon honorable ami trouvera les remarques en question dans le cinquième volume des Débats de 1903 à la page 10909 (v. a.).

DISCUSSION DES ARTICLES DU BILL DU CHEMIN DE FER DE CALGARY-EDMONTON.

La Chambre reprend l'étude en comité du bill (n° 12), déposé par M. Douglas, concernant le chemin de fer de Calgary à Edmonton (sous la présidence de M. Blain).

Sur l'article 2—(extension du délai pour terminer les travaux).

M. NESBITT: Quel est l'amendement?

Le PRESIDET: L'article modifié est ainsi conçu:

La compagnie peut, dans les douze mois, à compter de la présente loi, commencer à construire quelqu'une des lignes de chemins de fer autorisées par l'article 1 de la présente loi, et peut achever quelqu'une desdites lignes de chemins de fer dans les trois ans, à compter de la même date; et si quelqu'une desdites lignes n'a pas été ainsi commencée, ou n'est pas achevée et mise en service dans lesdits délais respectifs, les pouvoirs conférés à la compagnie par le Parlement, relativement à la construction, s'éteindront et demeureront nuls et de nul effet pour ce qui desdits chemins de fer restera alors inachevé.

M. EMMERSON: Cela change-t-il les délais ?

Le PRESIDENT: Oui.

M. EMMERSON: En quoi ?

Le PRESIDENT: De deux ans à un an, et de cinq ans à trois ans.

M. EMMERSON: Ce qui est chair dans un cas me paraît être poisson dans un autre. J'assistais à la dernière séance du comité des chemins de fer et, bien que quelqu'un ait fait allusion à certains changements faits aux séances précédentes, les délais dans les nouvelles chartes sont restés fixés à deux et cinq ans. Bien que le comité ne soit pas astreint à une règle fixe, et qu'il décide chaque cas selon son mérite, il devrait se laisser guider par les précédents, tout comme cette Chambre.

M. MACDONALD: Le comité des chemins de fer a été d'une opinion différente.

M. COCHRANE: Pas au sujet du présent bill.

M. EMMERSON: Quelle qu'ait été la décision prise au sujet de ce bill, le comité l'a renversée à sa dernière réunion. J'ignore jusqu'au titre du bill et je ne connais aucun des intéressés dans cette affaire, mais je considère qu'en toute justice cette compagnie doit être traitée de la même manière que celles dont les chartes ont été étudiées à la dernière séance du comité des chemins de fer. J'ai l'honneur de proposer que l'article 2 soit adopté tel que rédigé dans le bill laissant de côté l'amendement.

M. COCHRANE: Ce bill a été adopté par le comité des chemins de fer dans sa forme actuelle. Plus tard, le comité eut à étudier d'autres bills et, comme le dit mon honorable ami, les délais furent de nouveau fixés à deux et cinq ans; mais pas dans le présent bill.

M. McCRANEY: Le ministre a bien voulu nous faire le récit de ce qui s'est passé au comité des chemins de fer, voudra-t-il maintenant nous donner son opinion concernant l'opportunité de réduire les détails dans lesquels les travaux devront être commencés, car la décision que nous prendrons aujourd'hui servira nécessairement de précédent.

M. COCHRANE: J'ai été amené à demander ce changement par le grand nombre de requêtes, de lettres et de députations que j'ai reçues de l'Ouest, où le manque de chemins de fer se fait vivement sentir. Quand il s'agit d'une charte qui a été plusieurs fois renouvelée, je ne vois pas d'inconvénient de réduire à un an le délai dans lequel les travaux doivent être commencés. Il en est autrement dans les cas d'une charte nouvelle. Quiconque recevrait autant de requêtes, de lettres et de plaintes que j'en ai reçues, chaque année, se croirait certainement obligé de faire quelque chose pour hâter la construction d'embranchements dans l'Ouest.

M. NESBITT: Ce changement aura-t-il pour effet de hâter la construction du chemin?

M. COCHRANE: Je le crois.

M. NESBITT: Je regrette de ne pouvoir partager l'avis de l'honorable ministre.

M. EMMERSON: Je me rappelle un cas dans lequel le comité a réduit le délai de trois ans à deux ans. Ce changement n'a pas eu le moindre résultat. Peu m'importe que la question soit décidée dans un sens ou dans l'autre; mais je suis convaincu que nous n'obtiendrons aucun bon résultat et que nous ne hâterons pas les travaux. Le seul résultat sera que les compagnies reviendront, d'année en année, demander au parlement de renouveler leurs chartes.

M. NESBITT: Et ce sera tant mieux pour les avocats.

M. EMMERSON: Pour les avocats et pour les agents des compagnies à Ottawa. Je n'ai pas d'objection particulière au cas actuel, mais si dans un bill nous insistions pour que les travaux soient commencés dans l'année, nous devrions mettre les mêmes conditions dans tous les bills. S'il était possible d'imposer une pénalité quelconque aux compagnies qui s'adressent au Parlement tous les ans ou tous les deux ou trois ans, cela pourrait peut-être les induire à construire le chemin plus rapidement. Ces compagnies ne peuvent construire qu'un certain nombre de milles de chemin par année; elles prennent leurs dispositions en conséquence et, lorsqu'il s'agit d'entreprendre la construction d'un embranchement, on n'obtiendrait rien de plus même en les obligeant à commencer les travaux dans les six mois. Une compagnie ne commencera les travaux que lorsqu'elle aura les capitaux nécessaires et que les circonstances le lui permettront, mais pas une heure plus tôt. En introduisant cet amendement, nous avons la forme sans le fond; c'est une pure illusion, ainsi que l'avenir le démontrera. Je crois que nous ne devrions pas adopter ce changement à présent, mais si nous votons l'amendement, le Parlement devra exiger que les compagnies soient tenues de commencer les travaux dans un délai d'un an chaque fois qu'elles demanderont l'autorisation de construire un chemin.

M. MACDONALD: Des subventions ont-elles été payées pour la construction de quelques-uns des amendements mentionnés dans ce bill?

M. COCHRANE: Je ne crois pas.

[M. Cochrane.]

M. BORDEN: Combien de fois cette compagnie a-t-elle fait renouveler sa charte?

M. COCHRANE: La première charte a été accordée en 1890.

M. BENNETT: Les faits se rapportant à cette affaire sont bien simples. On s'adresse au Parlement pour amender la charte du chemin de fer Calgary-Edmonton, autorisant la compagnie à construire des embranchements à l'ouest de la voie principale, à travers la région houillère et pétrolifère. Les embranchements en question sont très courts et le comité, par 22 voix contre 10, a décidé qu'il était raisonnable d'obliger la compagnie à commencer les travaux dans un délai d'un an et les terminer dans un délai de trois ans, si la compagnie entend sérieusement construire les lignes en question. Le Parlement a parfaitement le droit de modifier les chartes des compagnies de chemin de fer. Si l'opinion émise par l'honorable député de Westmoreland prévaut, nous décidons que le Parlement ne doit exercer aucune autorité sur ces chartes. Il n'est pas raisonnable de prétendre qu'un chemin de fer de mille milles de longueur doit être traité absolument de la même manière qu'un embranchement de dix milles.

Le bill dont le comité eut à s'occuper immédiatement après avoir décidé celui-ci, concernait un chemin d'environ 750 milles de longueur et le comité, dans sa discrétion, a accordé à la compagnie un délai de cinq ans pour terminer les travaux et un délai de deux ans pour les commencer. La loi générale des chemins de fer contient des dispositions à ce sujet et les décisions du comité des chemins de fer sont conformes à ces dispositions.

Au sujet du renouvellement des chartes, les explications que le ministre vient de donner sont conformes à l'attitude prise par un certain nombre de membres du comité. Malheureusement, le comité ne fut pas de cet avis, en dernière occurrence, puisqu'on a pu compter une majorité de réactionnaires au moment psychologique. Dans ces circonstances, on a toujours vu tous les amis personnels des corporations, tous les adversaires des droits communs et jusqu'au moindre des avocats des compagnies de chemins de fer que comptait cette Chambre, se lever pour condamner de leur vote cette disposition qui, cependant, et si je ne me trompe, était avantageuse à toute notre population.

M. CARVELL: Les députés cultivateurs.

M. BENNETT: Ces derniers, au nombre desquels j'ai l'honneur de me compter, esti-

mant que leur qualité de membres de ce comité ne les obligeait pas de jouer un rôle passif, ont demandé qu'on limitât le prolongement de ces chartes. Loin de moi l'idée de connaître cette question dans tous ses détails, mais j'affirme que la population de l'ouest du Canada entretient fortement l'idée que l'heure est venue pour ce Parlement de limiter le laps de temps au cours duquel on doit commencer les travaux de prolongement des anciennes voies ferrées. Nos statuts contiennent un grand nombre de lois dont on a demandé le renouvellement, tous les deux ans presque, à seule fin de laisser entendre au public qu'on va construire des chemins de fer dans des régions qui n'en comptent pas encore et où l'on n'en bâtit aucun, en définitive. Le premier motif qui m'engage à demander la limitation à un an du temps accordé pour commencer les travaux de construction, c'est celui d'empêcher que des colons s'établissent dans un certain territoire, dans la croyance que celui-ci sera traversé par une voie ferrée, alors qu'en vérité, tel n'est pas le cas. Si l'on restreint à un an la limite du temps où le prolongement de ces chartes peut s'opérer, on peut tromper les gens, durant deux années, au moins, ainsi que le fait est arrivé dans le passé. Je pourrais citer au comité un grand nombre de cas où l'on a vu des colons se rendre, chaque année, en ces nouveaux districts, à 40, 50 ou 60 milles d'une voie de chemin de fer, et qui ont été forcés de garder leur récolte; cependant, on leur avait laissé entendre que des voies ferrées allaient être construites dans ces régions, vu que le Parlement avait accordé une charte à une compagnie qui s'engageait à exécuter cet ouvrage.

Aux Etats-Unis, l'obtention d'une charte de chemin de fer, lorsque l'on consacre une certaine somme d'argent dans ce but, signifie ordinairement que les intéressés veulent agir et que la voie ferrée à laquelle se rapporte cette charte sera construite, mais ce n'est aucunement ce qui se passe au Canada. Je dis donc que limiter le laps de temps à une année, ce sera faire un grand pas pour empêcher que les colons se rendent dans ces régions, à moins que celles-ci n'offrent pas les avantages d'une voie ferrée quelconque.

L'honorable représentant de Westmoreland dit que le fait de limiter à un an le délai où une compagnie de chemin de fer pourrait en commencer les travaux de construction, obligera les auteurs de cette entreprise à s'adresser au Parlement, chaque année, au lieu de le faire, tous les deux ans. Si je comprends bien la législation adoptée aux Etats-Unis, dans le cas des coalitions, des monopoles, des corporations publiques de transport, le seul moyen de guérir un grand nombre de maux, c'est celui qu'offre la publicité. Nulle compagnie de chemin de fer ne continuera à s'adresser au Parlement, chaque année, ni à s'exposer à recevoir les remarques désobligeantes qu'on peut faire à l'encontre du prolongement d'une charte de chemin de fer sur lequel la mousse a crû, à moins que la compagnie ne veuille réellement agir. Je crois donc que la publicité dont je parle et cette étude critique de la situation créée par l'inaction de la compagnie intéressée, auront pour résultat d'engager les compagnies qui se trouvent dans cette posture à commencer réellement les travaux qu'elles ont promis d'exécuter, avant de s'adresser, de nouveau, à ce Parlement. Je pose simplement cette question: pourquoi accorderions-nous, chaque année, des chartes à des compagnies de chemin de fer, si nous n'avons pas devant nous la preuve digne de foi que ceux qui demandent cette constitution civile ont réellement l'intention d'exécuter les travaux qui font la base de leur entreprise? Quiconque a vécu dans l'ouest du Canada, reconnaîtra avec moi que cette partie du pays est couverte de chartes de chemins de fer, et que le temps est venu de choisir entre ces dernières et de s'assurer qu'on n'accordera plus de constitution civile à d'autres compagnies, à moins que leur but ne soit réellement connu. Si on limite à un an le laps de temps où l'on peut accorder le renouvellement de ces chartes, on pourra constater, d'une façon ou d'une autre, que les compagnies intéressées sont prêtes à travailler dans le but d'améliorer les moyens de transport dont le besoin se fait vivement sentir.

En ce qui a trait à l'uniformité de législation, je crois qu'il serait oiseux de traiter de la même façon une voie ferrée qui a une longueur de 1,000 milles et une autre qui en a une de 10 milles. Ce comité doit exercer son propre jugement quant aux faits de chaque cas particulier. Il est évident qu'on ne peut se plaindre du manque d'uniformité de traitement, dans le cas d'un projet de loi qui prolonge à deux et même à cinq ans le laps de temps accordé à une compagnie pour construire une voie ferrée, lorsque—et c'est le cas du projet qui nous est soumis—c'est la même compagnie qui possède ces deux chartes. Si ce comité traite avec plus de faveur cette compagnie, en ce qui a trait à ses lignes subsidiaires qui se

prolongent sur une étendue de trois ou quatre cents milles—ce qu'elle n'a pu faire, lorsqu'il s'est agi de lignes semblables mesurant 25, 30 ou 40 milles de longueur—tant mieux pour elle. Mais, certes, on ne peut dire que le Parlement devrait s'arrêter à étudier à son mérite ce premier cas, parce que, dans une autre circonstance, le comité a jugé à propos, lorsqu'il s'est agi d'un prolongement quatre ou cinq fois plus grand de cette voie ferrée, de renverser sa décision. J'espère que le comité des chemins de fer usera de la discrétion qu'il peut exercer dans chacun de ces cas, sans se préoccuper d'aucune règle fixe. Ce serait se moquer des procédures faites à ce comité que d'adopter la règle énoncée par l'honorable représentant de Westmoreland, fixant à deux et même à cinq ans le laps de temps accordé à chaque compagnie pour exécuter les travaux de construction mentionnés dans sa charte.

M. MACDONALD: Mon honorable ami, qui vient de l'Ouest, aurait-il l'obligeance de nous faire connaître les détails qui se rapportent à ce projet de loi et qui lui permettent de prendre l'attitude qu'il tient maintenant?

M. BENNETT: Si l'honorable député avait assisté aux réunions du comité, il aurait entendu les déclarations faites alors; ce ne fut que lorsqu'on l'appela soudainement, le second jour, en qualité d'ami des corporations. . .

M. MACDONALD: Cette assertion est complètement erronée, et je demande à mon honorable ami de la retirer.

M. BENNETT: Jamais il ne s'est trouvé de corporations, en recherche d'un ami, qui n'a pu compter sur l'appui de l'honorable représentant de Pictou.

M. MACDONALD: L'honorable député a fait une assertion qui est de nature à me représenter sous un jour défavorable et à m'imputer une attitude que je n'ai pas prise. Cette affirmation est fausse et je demande à celui qui l'a faite de la retirer.

M. BENNETT: Je n'ai jamais observé, dans aucun comité dont j'ai suivi les séances, que l'honorable représentant de Pictou ait manqué de prêter son coucours à n'importe quelle corporation qui avait besoin d'appui. Je dois dire que je ne puis retirer ce que j'ai avancé, parce qu'il s'agit de l'affirmation d'un fait réel.

M. MACDONALD: Règlement.

M. BENNETT: Je ne puis retirer ce que j'ai dit, parce qu'il s'agit de l'énoncé d'un fait réel.

M. MACDONALD: L'honorable député a dit que je n'assistais pas à la première réunion du comité et que si je n'avais pas attendu d'être appelé à voter, le second jour, j'aurais eu le renseignement dont j'ai besoin maintenant. J'ai dit que l'affirmation faite par lui que j'avais été forcé, le second jour, de voter, est absolument inexacte et je lui demande de la retirer.

M. BENNETT: Je n'ai pas dit que l'honorable député avait été forcé de voter; j'ignorais ce détail. Je suppose que cela n'est pas vrai.

M. MACDONALD: Qu'est-ce que l'honorable député connaît donc ?

M. BENNETT: Je sais simplement que le signal de détresse fut donné aux amis des corporations pour les engager à se rallier, le second jour; voilà tout ce que je sais.

M. MACDONALD: Je demande à mon honorable ami de retirer cette assertion.

M. BENNETT: Nous savons tous cela et nous connaissons que les circonstances spéciales dont l'honorable député de Pictou a fait mention sont bien celles que je viens d'indiquer.

M. MACDONALD: Je demande à l'honorable député de faire disparaître le soupçon qu'il a voulu jeter sur moi, en disant que j'ai dû assister à la deuxième réunion de ce comité à cause d'un intérêt spécial que j'avais de faire adopter ce projet de loi. Je dis que c'est faux.

Le PRESIDENT: Mon honorable ami de Calgary modifiera ses paroles.

M. BENNETT: Quelle est l'assertion?

M. MACDONALD: L'honorable député sait-il lui-même ce qu'il a dit?

M. BENNETT: Oui.

M. MACDONALD: Il ferait mieux de se rétracter.

M. BENNETT: Je n'ai pas dit qu'on n'avait forcé l'honorable député de voter. J'ai parlé des amis des corporations qui faisaient partie de ce comité, et je me base sur le fait que la modification apportéee au projet de loi précédent avait été adoptée par un vote de 22 à 10. C'est là un fait évident et que peut relever quiconque a le souci de se renseigner, c'est égale-

ment ce que les autres membres du comité ont pu constater eux-mêmes.

M. MACDONALD: Ce n'est pas là l'affirmation faite par l'honorable député.

M. BENNETT: Je ne m'oppose pas à ce que l'honorable député soit l'ami des corporations, ni de près ni de loin, c'est là un fait. . .

M. NESBITT: Que l'honorable député se rétracte donc comme un gentilhomme doit le faire.

M. BENNETT: Je n'ai rien à retirer. L'assertion que j'ai faite est vraie et l'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt) est là pour l'établir davantage.

M. NESBITT: En ce qui me concerne, cette insinuation n'a pas de portée, puisque quiconque me connaît sait qu'il s'agit ici d'une fausseté absolue.

M. MACDONALD: J'insiste sur ce point que l'honorable député, qui fut, toute sa vie durant, ainsi que l'établissent ses faits et gestes, la créature des corporations, ne vienne pas en cette Chambre insulter des hommes qui sont indépendants de toutes ces attaches, et je lui demande de retirer ce qu'il a dit à mon sujet. Quant à vous, monsieur le Président, je vous prie d'obliger l'honorable député de retirer l'insinuation qu'il a faite à mon sujet.

M. BENNETT: Je n'ai pas fait d'insinuations.

M. BORDEN: L'honorable représentant de Calgary s'est déjà défendu, je crois, d'avoir tenu le langage que lui attribue l'honorable député.

Sir WILFRID LAURIER: Le représentant de Calgary ne peut nier avoir dit que si mon honorable ami (M. Macdonald) n'avait attendu d'être appelé le deuxième jour, il aurait su pour quelle raison on avait ainsi modifié le projet de loi. Cela, chacun l'a entendu de ses oreilles. C'est une assertion que l'on contredit et que l'honorable député de Calgary devrait retirer immédiatement.

M. BENNETT: Je n'ai pas saisi la dernière observation.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai entendu mon honorable ami de Calgary dire que si le représentant de Pictou n'avait pas attendu d'être appelé le second jour, il (M. Macdonald) aurait su pour quelle raison le bill fut modifié.

M. BENNETT: J'ai certainement fait une observation dans ce sens, mais je n'ai pas dit que l'on avait fait venir l'honorable député de Pictou pour voter. Je n'ai rien dit de tel.

M. MACDONALD: C'est ce que vous donné à entendre.

M. BENNETT: J'ai dit qu'on l'a fait venir à la séance du comité, que le vote, après avoir été un jour de 22 contre 10, fut, un autre jour, de 12 contre 15 dans le sens contraire. Tels sont les faits.

M. MACDONALD: C'est précisément ce que je vous demande de retirer.

M. BENNETT: Mon honorable et savant ami n'a pas plus le droit de dire, comme il l'a fait, que celui-ci ou celui-là est la créature des compagnies. . .

M. MACDONALD: Je demande à mon honorable ami de retirer cette allégation avant de poursuivre ses observations sur le sujet.

M. BENNETT: Si l'honorable député de Pictou trouve mauvais que l'on dise qu'il soit venu avec d'autres veiller à ce que le projet de loi ne restât pas, le second jour, en l'état où on l'avait adopté la veille, fort bien; je retire l'allégation. Mais les faits en disent assez long; c'est sur eux que le comité se fonde, et, je le répète, tous les avocats, tous les amis des compagnies de chemin de fer étaient là pour veiller à ce que le résultat de la mise aux voix fût tel qu'il l'a été.

Sir WILFRID LAURIER: Le procès-verbal fera foi de tout.

M. EMMERSON: Je demande par ma motion que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et demande la permission de siéger de nouveau. Les observations de l'honorable député de Calgary (M. Bennett) appellent une explication. J'assistais à la dernière séance où le comité s'occupa du bill et je m'opposai à la motion tendant à restreindre le délai à une année. Depuis une quinzaine d'années que j'occupe un siège à la Chambre, je fais partie du comité, et je ne crois pas qu'on puisse me reprocher d'être, à quelque titre que ce soit, l'ami des chemins de fer ou des autres corporations. C'est moi qui suscitai l'opposition. Le projet de loi ne m'était même jamais tombé sous les yeux, je n'en avais jamais entendu parler et j'ignorais quels étaient ceux qui s'y intéressaient ou l'appuyaient.

C'est par principe que je combattis le bill et déposai ma motion. Je n'ai fait venir personne pour appuyer ma motion; je n'en avais parlé à personne et, autant que je sache, nul ne s'est employé à faire venir qui que ce fût pour faire prévaloir ma manière de voir devant le comité. Tels sont les faits. Le représentant de Calgary a protesté contre le résultat que la mise aux voix eut ce jour-là et combattu ma manière de voir. La majorité des membres du comité partagea mon avis. A une séance précédente, m'a-t-on dit, le comité avait arrêté une décision différente, mais je n'étais pas là quand la question fut mise aux voix.

Je considère que la Chambre et encore moins le comité ne sauraient trouver bon que l'honorable député de Calgary se permette de pareilles imputations. Ma motion demande que le comité lève sa séance afin que nous ayons l'occasion de débattre la question de principe au comité des Chemins de fer, puisqu'il est admis que certaine manière de voir a prévalu à une séance et que l'avis contraire l'a emporté le lendemain. Permettons à ce comité de déterminer le principe qui devra régir ses décisions, car il s'est toujours inspiré d'un certain principe. S'il désire faire autrement que par le passé, fort bien; mais la majorité des membres de ce comité ont le droit de déterminer le principe qui devra les guider.

M. NESBITT : Je traite avec toute l'indifférence qu'elles méritent les insinuations que le représentant de Calgary s'est permises à mon égard. Je n'ai de compte à rendre qu'à mes commettants; c'est une obligation qui ne m'inspire aucune crainte. C'est à eux qu'il appartient de dire s'ils pensent que je porte plus d'intérêt aux compagnies qu'à la masse de la population, et leur opinion est la seule dont j'aie à m'occuper. Ce que pense de moi le député de Calgary, je n'en prends nul souci.

Au comité des Chemins de fer, je m'opposai à la modification du bill, parce que nous n'avons aucun moyen de contraindre la compagnie à construire sa voie ferrée dans un délai d'un an ou deux. Il est d'usage d'accorder une prorogation de délai de deux ans. A mes yeux, il n'y avait aucune raison de se départir de cet usage. Au dire de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), certains cultivateurs de l'Ouest ont besoin de ce chemin de fer parce qu'ils se trouvent à quarante ou cinquante milles de toute voie ferrée. Il existe dans la province d'Ontario maints endroits où les cultivateurs souffrent depuis nombre d'années du manque de chemins de fer. Je sais par expérience que les cultivateurs de l'Ouest sont enclins à aller s'établir bien loin des voies ferrées. S'il faut faire passer un chemin de fer à la porte de chacun pour la seule raison qu'il lui a plu d'aller s'établir en tel ou tel endroit, nous aurons fort à faire.

Nous n'avons, je le répète, aucun moyen de contraindre les compagnies par nous constituées en corporations à construire leurs lignes. Le Gouvernement est en mesure, lui, quand il a un chemin de fer à construire, de dire que l'entreprise sera terminée dans un an ou deux. Suivant le représentant de Calgary, en fixant le délai à une année, les gens n'auraient qu'un an à attendre. D'un autre côté, si un délai de deux ans est propre à induire les gens à se lancer dans l'entreprise, je considère que le délai d'un an serait un bien meilleur stimulant, puisque l'on penserait que le temps presse.

Je ne m'étais pas proposé de combattre le projet de loi à cette séance du comité général de la Chambre, parce que le comité des Chemins de fer l'avait déjà rejeté. J'entendais m'en tenir à cette décision, car l'affaire me laisse complètement indifférent.

M. OLIVER: Je considère que c'est le bon moment de discuter le bill et de décider si, oui ou non, nous devons accorder une prorogation de délai. Vendredi soir, lorsqu'il s'est agi d'aborder l'examen de ce projet de loi, il n'y avait que très peu de députés présents, et comme les promoteurs de l'entreprise avaient déclaré qu'ils abandonneraient leur projet si la décision du comité était maintenue, je suggérai de renvoyer l'étude du bill à aujourd'hui pour que la Chambre en décidât au moment où elle serait au complet.

M. le PRESIDENT: Aux termes de l'article 112 du règlement, le comité ne peut modifier ce bill à moins qu'il n'en soit donné un avis d'un jour. Je considère qu'il s'agit d'une modification importante, et comme il n'en a pas été donné avis, je ne crois pas qu'on puisse le discuter.

M. OLIVER: Est-ce à dire que le comité ne saurait s'occuper du bill tel qu'il est rapporté?

M. le PRESIDENT: Pas aujourd'hui.

M. OLIVER: Si l'on me permet de faire connaître mon sentiment à ce sujet, je dirai tout d'abord que le comité des chemins de fer n'aurait aucune raison d'être s'il ne devait s'enquérir des circonstances particulières à chacune des demandes qui

lui sont soumises. Il est bon d'avoir une règle d'application générale, mais il ne l'est pas moins que le comité, se fondant sur les faits portés à sa connaissance à différents temps, soit autorisé à décider s'il n'y a pas lieu de faire exception à cette règle. A mon avis, il s'agit ici d'un cas qui doit faire exception à la règle générale.

Une compagnie demande à être autorisée à construire une ligne très courte de chemin de fer—une ligne de 20 ou de 30 milles; cette compagnie est parfaitement en mesure d'exécuter l'entreprise, et si elle sollicite l'autorisation du Parlement et un délai de deux ans, c'est dans le but de rester maîtresse de la situation jusqu'à ce que les frais que d'autres personnes feront pour mettre les terrains pétrolifères en valeur aient démontré si ces terrains ont quelque prix ou non. Si la compagnie tient à construire immédiatement son chemin et à courir le risque de l'exploitation des terrains pétrolifères, aidons-la de toute manière à réaliser son projet; mais si elle tient uniquement à rester maîtresse du terrain et à attendre que d'autres l'aient mis en valeur à leurs propres frais, pour construire ensuite sa ligne ou n'en rien faire, selon qu'il lui plaira, c'est un jeu auquel nous ne devons pas nous prêter, et je dis que nous avons plus que raison de maintenir la décision du comité en limitant le délai à un an.

Il ne s'agit pas ici de la construction d'un chemin de fer dans l'intérêt des cultivateurs. L'un des embranchements en question, à ce que j'entends, servira tout particulièrement à la mise en valeur de certain terrain pétrolifère qui se trouve par là, et je considère que ceux qui cherchent à découvrir du pétrole en se donnant la peine de percer des puits ont droit à tous nos égards. Si nous ne pouvons les doter immédiatement d'une voie ferrée, nous devons garder le champ libre jusqu'à ce que l'on vienne nous proposer de construire un chemin de fer dans un délai raisonnable.

Si la compagnie décide de retirer le bill, c'est son privilège et rien ne s'y oppose. Mais, après ce dont nous avons été témoins dans l'Ouest, nous ne devrions pas permettre à cette compagnie, ni à une autre de retenir plus longtemps qu'il n'est raisonnable des terrains qu'elle n'utilise pas. Parfois, deux années sont un délai raisonnable, mais, à mon humble avis, il suffit d'un an dans le présent cas. J'approuve donc le bill ainsi modifié.

M. E. M. MACDONALD: La déclaration du représentant de Calgary (M. R. B. Bennett), que je n'assistais pas à la réunion du comité lors des premières délibérations sur ce bill, est exacte. A la deuxième réunion, je suis arrivé en retard, pensant que le bill n° 20 était discuté et ignorant tout des délibérations de la veille. La discussion portait sur la question de savoir si le comité devait poser en principe que dorénavant nulle prorogation de délai ne serait accordée à une compagnie, si ce n'est à la condition de commencer ses travaux dans le délai d'un an et de les achever en trois ans. J'ai soutenu, et je soutiens encore, qu'il n'est pas sage de la part du comité des chemins de fer, ou de la Chambre, d'établir une règle rigide dont nous ne devrions pas nous départir dans les cas particuliers, et de prescrire qu'aucune prorogation de délai ne serait accordée, sauf pour un aussi court espace de temps.

J'ai fait observer que l'an dernier le Parlement a dû venir en aide à l'une des grandes compagnies de chemin de fer du pays. Combien il serait anormal d'accorder une prorogation de délai à une grande compagnie, comme celle-là, puis de dire à une petite compagnie qui se présenterait: "Malgré votre impuissance financière, et l'obligation où vous êtes de venir demander au Parlement une extension de privilèges, nous vous lierons les mains et nous ne vous permettrons pas de commencer vos travaux, si ce n'est en moins d'un an. Vous perdrez les privilèges que la loi vous confère, si vous ne vous mettez pas à l'œuvre dans ce délai". J'ai fait ressortir qu'il serait absurde d'établir une telle règle qui, au point de vue législatif, ne devrait pas être admise, ni approuvée par la Chambre. J'ai aussi représenté que, si, dans un cas particulier, on pouvait convaincre le comité des chemins de fer, le comité général ou le Parlement, qu'une compagnie retardait inutilement des travaux importants autorisés par sa loi organique, le Parlement pourrait alors exercer son droit de restreindre l'extension de ses prérogatives ou l'obliger d'une autre manière à construire immédiatement la voie ferrée. Lorsque j'ai demandé des renseignements sur ce point, a éclaté le léger différend qui s'est produit tantôt. J'ai appris du ministre des Chemins de fer que cette voie ferrée n'avait pas assez d'importance pour être l'objet d'une subvention de l'Etat, et j'étais à lui demander quelles plaintes il avait reçues des gens de la localité au sujet du retard apporté à la construction de ce chemin. Ce projet, se rapportant à la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton, a trait au Pacifique-Canadien qui est aujourd'hui propriétaire de l'ancienne voie. Le

comité des chemins de fer possédait peut-être des renseignements; je n'ai pas eu l'occasion d'assister à ses séances et je n'en puis rien dire, mais devant le comité général, je crois que nous avons le droit de savoir si les faits étaient de nature à porter les membres de l'autre comité à croire qu'il s'agissait d'un cas exceptionnel—d'un cas où il fallait fixer le temps du commencement des travaux de construction.

Le ministre des Chemins de fer a-t-il reçu des intéressés de cette région des documents, des données ou des plaintes qui lui permettent de dire que le Parlement agira sagement en attachant cette condition à ce bill-ci? Dans ce cas, le comité des chemins de fer et le comité général feraient bien de s'en occuper; mais en l'absence de renseignements, si le bill semble appartenir à la catégorie générale des bills qui nous sont soumis sans recommandations spéciales, le comité de la Chambre doit se demander s'il établira une règle générale pour l'avenir.

M. GRAHAM: Il me semble qu'il serait difficile d'établir une règle absolue dont nous ne pourrions pas nous départir. La loi des chemins de fer décrète que les compagnies doivent entreprendre les travaux dans un délai de deux ans et les achever en cinq années. La loi doit être refondue et pourra subir des retouches, mais cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas y déroger par un acte spécial comme celui-ci. Je crois qu'il est du devoir de ceux qui désirent y déroger d'en donner la raison et de prouver pourquoi il y a lieu de se départir de la loi des chemins de fer. Dans ce cas, il ne sera pas difficile d'exaucer les désirs de ceux qui tiennent à la construction du chemin de fer.

Je me suis étonné qu'on ait restreint le délai accordé à une compagnie de chemin de fer pour établir sa voie ferrée. Cette mesure peut être un aiguillon et une aide. Mais il y a une différence entre le traitement accordé à une grande et puissante compagnie et le traitement accordé à des spéculateurs. Les deux situations ne sauraient être envisagées du même point de vue, ou sur le même aspect. Si cette ligne a relativement peu d'étendue et que le Pacifique-Canadien ait des intentions sérieuses, il peut aussi bien en commencer la construction cette année que l'an prochain.

D'un autre côté, si une compagnie s'organisait pour établir une voie ferrée dans une région nouvelle, et si la compagnie n'était pas en mesure de se procurer les fonds nécessaires à l'entreprise et avait besoin d'un certain temps pour les chercher, je conçois qu'il y aurait lieu de lui accorder un délai plus long. Ou bien, s'il s'agissait d'établir une longue ligne, il pourrait y avoir lieu d'étudier le projet plus longtemps. Mais, lorsque le comité, après mûre réflexion, a décidé qu'il s'agit d'une ligne si courte et que le Pacifique-Canadien est une compagnie si puissante qu'il peut la construire immédiatement, s'il le désire, je ne vois pas de raison de faire une exception dans le présent cas. Ce que j'ai voulu faire ressortir, c'est que la loi des chemins de fer déclare que les travaux doivent être entrepris dans les deux ans et achevés dans les cinq ans, mais qu'on peut décréter des dispositions spéciales dans un cas particulier.

M. R. B. BENNETT: Je demande à reprendre l'honorable député au sujet de la clause des 15 pour 100; il s'agit d'un simple embranchement, et non d'une ligne à laquelle s'appliquerait la principale disposition de la loi.

M. MICHAEL CLARK: Je ne suis arrivé au comité des chemins de fer qu'à la fin de la discussion de ce bill, et j'ai si peu entendu le débat que je n'ai pas cru devoir voter. J'ai des opinions tranchées au sujet de la sagesse de la ligne de conduite que le présent amendement recommande. Au comité des chemins de fer, j'ai demandé quel avantage réel résulterait d'une dérogation à la coutume ordinairement observée par le comité des chemins de fer. Je désire insister ici sur cette question. Nous désirons tous la construction de voies ferrées, et nul ne la désire plus que les compagnies elles-mêmes. Leur occupation est d'établir des chemins de fer. Elles réussissent, lorsqu'elles les construisent comme il faut; autrement, elles faillissent dans leur entreprise.

Nous désirons tous vivement l'établissement des voies ferrées; ni en cette Chambre ni au Canada, il n'y a de divergences d'opinions sur ce point. Il ne s'agit plus que du mode et des précédents. Ni au comité des chemins de fer, ni depuis que je prête l'oreille au présent débat, je n'ai entendu répondre à cette question: Quel avantage réel résultera de l'obligation de construire cette ligne dans un an ou de ne pas la construire du tout? Quel avantage réel résultera de l'adoption du présent amendement?

Vu l'attitude que prend cette compagnie, il me semble que l'adoption de l'amendement aura pour résultat d'empêcher la construction de la voie ferrée, car la compagnie

retirera son bill. En ce qui concerne cette ligne, l'inconvénient ne sera pas très grand. Nous empêcherons l'établissement du chemin de fer à moins qu'un membre du comité nous déclare qu'une autre compagnie demandera aussitôt une charte et entreprendra de construire la voie ferrée.

Supposons que le bill ne soit pas retiré, que la compagnie n'ait pas menacé de le retirer et que nous adoptions le présent amendement, qu'arrivera-t-il, monsieur le président? La compagnie reviendra et il s'agira de lui accorder une prorogation de délai de deux ans. Cette compagnie, et toutes les autres, peuvent revenir sans cesse devant le comité des chemins de fer, et la raison en est simple. C'est un cas entre cent qui est soumis au comité des chemins de fer du Parlement. Supposons que nous ajoutions une clause pour obliger la compagnie à établir cette ligne en douze mois, qu'en résultera-t-il? Nous aiderons ceux qui sont intéressés dans cet embranchement, dans la spéculation des champs pétrolifères, et comme un chemin de fer ne peut être construit que sur une certaine étendue dans un délai donné, il s'ensuit que nous nuisons à d'autres. Nous favorisons la population de ce territoire, et nous nuisons aux propriétaires de homesteads qui, dans une autre région, ont attendu beaucoup plus longtemps un autre chemin de fer, qui ont attendu patiemment et ne peuvent pas obtenir une voie ferrée par suite de la contrainte, en supposant que nous nous servions de contrainte. J'ai la plus vive sympathie pour les propriétaires de homesteads qui se sont rendus dans certaines régions, et j'ai raison d'en avoir. Je connais leur genre de vie. Il y a vingt ans que je suis au Canada et je n'ai jamais habité à moins de quinze milles d'un chemin de fer. Cependant, je reconnais les obstacles qui s'opposent à l'établissement des chemins de fer. Citoyen d'un pays aussi vaste que celui-ci, je veux avoir l'esprit assez large pour reconnaître que si le colon a des embarras, les compagnies de chemins de fer en ont aussi. Je crois en l'équité et la justice envers toutes les classes de la société. Pour ma part, je n'ai rien entendu dans cette enceinte, ou au comité des chemins de fer, pour modifier ma manière de voir sur ce sujet, qui est de maintenir ce que la commission des chemins de fer a jugé, en ces dernières années, être la conduite la plus sage, et qu'elle a invariablement suivie, sans considération de partis politiques.

M. BORDEN: D'après le règlement, toute discussion sur cette motion est irrégulière. Je n'ai pas fait d'objection lorsque quelques députés de la gauche ont voulu donner quelques explications personnelles, mais la discussion est absolument irrégulière,

(L'amendement est rejeté: pour 17; contre, 59; et l'article est adopté.)

Article 2: prolongement des délais pour la construction.

M. NEELY : L'amendement adopté par le comité a été inséré dans cet article?

M. le PRESIDENT: Oui.

M. NEELY: Je veux profiter de l'occasion...

M. le PRESIDENT: Je viens de déclarer que l'article était adopté, mais je ne veux pas empêcher la discussion.

M. NEELY: Vous n'avez fait qu'appeler l'article, je crois, et j'ai pensé que l'on accorderait quelques instants pour le discuter. Je n'assistais pas à la séance du comité lorsque l'on a discuté ce bill, mais je crois savoir que par l'amendement on substitue les mots "un an" aux mots "deux ans" dans la première ligne, et les mots "trois ans" aux mots "cinq ans" dans la troisième ligne. Est-ce bien cela que dit l'amendement?

M. le PRESIDENT: Oui.

M. NEELY: Ainsi que je comprends la chose, les embranchements autorisés par ce bill sont, d'après une note explicative contenue dans le bill, de nouvelles lignes. Or, je veux dire au comité que si cet article 2 est adopté dans sa forme actuelle, quelques-uns de ceux qui ont voté pour que le comité rapporte progrès de ses travaux demanderont non pas une fois seulement, mais très souvent à l'avenir, que l'on traite de la même façon les bills qui seront soumis au comité. Voici dans quelle situation nous sommes au comité des chemins de fer; chaque fois que nous demandons au ministre responsable de nous définir la politique du Gouvernement ou la sienne, au sujet du renouvellement ou du prolongement de chartes de compagnies de chemin de fer, nous ne pouvons jamais obtenir du ministre une déclaration franche sur le sujet. Il peut y avoir des raisons pour ajouter certaines restrictions de temps à des chartes que des compagnies ont depuis un grand nombre d'années. Par exemple, le comité discute présente-

ment un prolongement de la charte du chemin de fer Manitoba et North Western, qui a été obtenue il y a au moins vingt ans. Mais dans le cas présent, il s'agit d'autoriser un certain nombre d'embranchements qui, d'après le bill même, sont de nouvelles lignes, et le ministre des chemins de fer se tient coi dans son siège, et écoute toute la discussion sans donner au comité aucun semblant de raison de la façon toute spéciale dont l'on traite cette charte en particulier, contrairement à celle dont l'on traite les chartes de nouveaux chemins de fer. Le ministre voudra-t-il nous dire pourquoi on restreindrait à un an et trois la construction de ces nouvelles lignes, si ce bill passe, lorsque l'on a accordé à d'autres nouvelles lignes, deux et cinq ans.

Je ne me fais pas l'avocat d'aucune compagnie de chemin de fer; je n'ai pas la moindre sympathie pour une compagnie de chemin de fer quelconque; mais je m'oppose à ce que l'honorable député de Calgary (M. Bennett) cherche, pour l'amour d'une influence locale ou de quelque avantage qu'il peut gagner par suite de l'amendement qu'il propose à cet article, à faire reconnaître en législation de chemin de fer un principe qui n'a jamais été reconnu devant le comité des chemins de fer de cette Chambre, et qui, dans le cas présent, est, j'en suis convaincu, une injustice criante à faire à ceux qui demandent cette charte. Cela me fait beaucoup l'effet que l'on veut obtenir de la notoriété, et une bien petite notoriété, en voulant faire une distinction pour ce bill particulier, surtout lorsque l'on ne donne pas au comité de raisons plus précises pour traiter ces nouvelles lignes de chemins de fer d'une façon absolument contraire à la pratique qui a été suivie depuis un grand nombre d'années par cette Chambre et par le comité des chemins de fer.

Je ne veux pas que l'honorable député de Calgary, ou tout autre membre de cette Chambre, puisse dire que j'ai voté contre les intérêts des colons du Nord-Ouest, qui ont besoin de chemins de fer, parce que j'aurai voté contre l'amendement apporté au bill par le comité des chemins de fer, il y a quelques jours. Je crois qu'il n'est que juste que l'honorable ministre des Chemins de fer nous donne les raisons pour lesquelles il croit que l'on doive traiter ce bill d'une façon différente des autres.

Je puis dire au ministre que la compagnie qui demande ce bill a tout l'argent nécessaire pour construire le chemin sans demander d'aide au Gouvernement, tandis qu'il y a une autre compagnie de chemin de fer qui détient des renouvellements de chartes, et qui ne construit pas ses lignes avec ses seules ressources. Je citerai le cas d'un chemin de fer dans mon propre comté, ou plutôt d'une charte de chemin de fer dans mon comté, dont une petite partie a été construite et la plus grande ne l'est pas encore, bien que le gouvernement fédéral ait garanti les obligations de cette compagnie et lui ait accordé des subventions.

Malgré ces secours, cette compagnie de chemin de fer obtient, à toutes les sessions, tous les renouvellements et tous les prolongements de délais qu'elle demande. Je veux parler de l'embranchement de Thunder-Hill de la compagnie du Canadian-Northern. Pendant l'été de 1911, le président de cette compagnie m'a déclaré formellement qu'il se proposait de commencer immédiatement la construction de ce chemin; que même la compagnie accorderait avant la fin de l'année l'entreprise des travaux. Cependant, autant qu'il est à ma connaisance, pas un pouce d'ouvrage n'a été fait depuis l'été de 1911 jusqu'à ce jour. Cependant le ministre des Chemins de fer—nous savons ce dont on l'accuse en dehors de cette Chambre; nous savons vers où l'opinion publique veut que portent ses sympathies—le ministre des Chemins de fer, dis-je, laisse complaisamment accorder ses renouvellements de charte sans dire un mot, sans que sa conscience paraisse s'en émouvoir aucunement, et sans imposer aucunes restrictions spéciales. Mais pour faire plaisir à son ami, l'honorable député de Calgary, il permet, avec la même complaisance, au sujet de ce bill qui accorde de nouvelles chartes, que l'on viole toutes les règles et tous les principes qui ont, depuis des années, été à la base de la législation concernant les chemins de fer dans le comité et dans cette Chambre, et sans donner à celle-ci des explications satisfaisantes de cette complaisance.

M. DOUGLAS : Comme je suis le patron de ce bill, je veux expliquer pourquoi j'ai voté comme je l'ai fait. Au comité des chemins de fer j'ai demandé de réduire à un an le délai pour commencer les travaux. Les promoteurs du chemin m'ont informé par la suite que si le comité approuvait cette restriction la compagnie abandonnerait son bill et ne construirait pas le chemin. Comme les colons dans cette partie du pays désirent beaucoup avoir un chemin de fer, j'espère que ce comité laissera ce bill en suspens jusqu'à ce que nous soyons plus renseignés sur la question, et que la politique du Gouvernement soit définie plus

clairement qu'elle ne l'est aujourd'hui. Je propose donc que le bill reste en suspens.

(La motion est adoptée et le comité fait rapport de ses travaux.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL DU CHEMIN DE FER CENTRAL WESTERN CANADA.

La Chambre passe à la suite de la discussion du bill (n° 13) déposé par M. W. H. Sharpe, constituant la compagnie Central Western Railway Company.

(M. Blain au fauteuil.)

Sur l'article 3 (capital de la compagnie).

M. NESBITT : Est-ce qu'il n'y a pas un changement?

Le PRESIDENT : Le capital de la compagnie sera de $7,000,000, au lieu de $5,000,000.

(L'article ainsi modifié est approuvé.)

Sur l'article 10 (télégraphes et téléphones).

M. BUCHANAN: Au comité des chemins de fer on a appelé l'attention du ministre des Chemins de fer et du président sur les pouvoirs que ce bill accordait à la compagnie d'établir une ligne de téléphone commercial. On m'apprend que l'on n'a pas, dans le passé, accordé de pouvoirs de ce genre à des compagnies de chemins de fer. Dans la province d'Alberta, le gouvernement est propriétaire de la ligne téléphonique qui fonctionne dans toutes les parties de la province, dans celles également où il n'y a pas de chemins de fer. Nous ne voulons pas que le pouvoir fédéral accorde à une compagnie de chemin de fer, à une autre compagnie quelconque, le droit d'établir une ligne de téléphone commercial. Si les pouvoirs étaient limités au service téléphonique du chemin de fer seul et pour ses besoins seulement, la question serait différente. Mais la compagnie demande non seulement d'avoir le téléphone pour ses besoins le long de sa ligne, mais d'en faire un téléphone commercial. Nos chartes provinciales n'accordent aucun privilège de ce genre. Le premier ministre de l'Alberta m'apprend que l'on n'a jamais dans le passé accordé des pouvoirs de ce genre à des chemins de fer. L'explication donnée au comité, l'autre jour, ne m'a pas paru très claire, et je serais heureux si le ministre s'expliquait à l'égard de cet article.

M. COCHRANE: M. Sifton, premier ministre, m'a écrit sur ce sujet même, et j'ai fait examiner la question. Je constate que tous les ans des attributions de même nature que celles-ci sont conférées aux compagnies.

Sur l'article 8 (chemin de fer autorisé).

M. OLIVER: Lors de la délibération du présent projet devant le comité des chemins de fer vendredi, on fit observer, sur indication des principales dispositions, que la ligne projetée entre Winnipeg et Edmonton ferait double emploi avec la ligne du Canadien du Pacifique, qui elle-même suit la même direction que les lignes du Grand-Tronc et du Canadien-Nord. Quelqu'un demanda quelle serait la décision du ministère en pareille occurrence. On a répondu que le ministre en comité avait déclaré que, si la compagnie de chemin de fer entreprenait la construction de ce chemin de fer et lui demandait d'approuver ses plans, il n'y consentirait (sauf dans le voisinage de centres importants), que dans le cas où le tracé serait établi à une certaine distance des voies préexistantes. Je suis persuadé que le comité serait heureux d'entendre le ministre exposer le programme du ministère à l'égard de cette importante question.

M. COCHRANE: Je ne pense pas avoir fait de déclaration devant le comité, mais l'avocat représentant la compagnie lui a déclaré que la règle du département, en matière de tracés, était d'exiger que les lignes, sauf au passage des centres importants, ne fussent jamais plus rapprochées que vingt milles l'une de l'autre. Je pense avoir expliqué à la Chambre, il y a un an, que ma règle était d'insister pour que les lignes ne fussent pas plus rapprochées de vingt milles l'une de l'autre, j'entends les lignes afférentes. Bien entendu, cette ligne-ci peut être considérée ligne principale, dans lequel cas, elle sera l'objet du même traitement que les trois grandes voies transcontinentales, c'est-à-dire qu'elle aura droit de suivre la ligne la plus courte. Si on la considère comme simple ligne afférente, elle tombera sous le régime des embranchements.

M. OLIVER: Je demande simplement quel est le programme du ministère. L'honorable ministre invoque l'opinion d'un avocat de la compagnie de chemin de fer. Ce que nous sommes désireux d'obtenir, c'est une déclaration du ministère au sujet de cette ligne considérée comme ligne principale (ce qu'elle est effectivement).

M. COCHRANE: Si c'est une ligne principale, la compagnie sera l'objet des mêmes égards que les autres, et ne sera pas sou-

mise au régime que nous avons établi pour les embranchements.

M. OLIVER: C'est-à-dire qu'il lui sera loisible de suivre la ligne la plus courte entre centres importants?

M. COCHRANE: Oui.

M. OLIVER: En d'autres termes, elle pourra établir sa ligne parallèlement aux lignes préexistantes et à proximité d'elles?

M. COCHRANE : Oui.

M. OLIVER: Sans doute, dans certaines circonstances, il n'est que juste et raisonnable que plusieurs lignes de chemins de fer suivent une même direction, mais, à mon avis, avant de lier le pays à une ligne d'action comme celle que mon honorable ami vient d'indiquer, le ministère ferait bien de tenir compte de l'état des choses dans ce pays de l'Ouest. Trois lignes principales relient déjà Winnipeg à Edmonton, suivant des parcours situés à des distances variables les uns des autres. A Saskatoon, les trois occupent une zone large d'au plus seize milles. Sur une très grande partie de ce parcours, deux et, dans certains cas, trois des lignes sont assez rapprochées l'une de l'autre. L'établissement d'une quatrième ligne suivant ce parcours va nécessiter la dépense de forts capitaux, et pareille ligne, afin de pouvoir tenir tête à la concurrence, devra être construite dans les meilleures conditions d'outillage et d'installation, sinon l'échec est certain. Si l'on réfléchit aux vastes étendues dans ces provinces de l'Ouest qui encore aujourd'hui sont absolument dépourvues de communications par voie ferrée, et dont les habitants sont à des distances de 70, 80 ou 90 milles de toute voie ferrée, on se demande s'il serait judicieux de la part du ministère d'adopter pareille ligne de conduite. Il est nécessaire de trouver les fonds nécessaires à l'établissement et au fonctionnement de ces voies ferrées, dont les colons ne sauraient se passer et qui rendent possible l'exploitation du pays. Etant donné le grand besoin que l'on a de capitaux pour la construction de chemins de fer, afin d'assurer des moyens de communication aux colons et la mise en valeur du pays, je dis que le ministère devrait être sur ses gardes et ne pas sanctionner à la légère un projet qui fait double emploi à cet égard. Je suis fortement en faveur d'un régime de concurrence entre compagnies de chemins de fer. Je l'ai déjà fait observer, sur une grande partie du parcours entre Winnipeg et Edmonton, trois voies ferrées sont actuellement en compétition active. Il me semble que ces trois lignes doivent fournir à peu près assez de moyens de communication pour cette partie du pays, et qu'il y a lieu de tenir compte des régions qui souffrent grièvement à cause de l'insuffisance des communications par voie ferrée, et cela au détriment du Dominion en général, par suite des lenteurs de la colonisation dans ces parties. Il me paraît d'une opportunité douteuse de la part du Gouvernement de sanctionner le projet d'établissement de cette quatrième ligne simplement comme ligne concurrente, lorsque déjà il y a concurrence, et que tant d'autres régions ont besoin de communications par chemins de fer.

M. NEELY: Inutile, je conjecture, d'obtenir du ministre la moindre déclaration sur ce sujet. Ce projet, si j'ai bien compris, a été réservé pour examen en présence du ministre, et afin de lui permettre d'exprimer son opinion sur certaines questions qui ont été soumises au comité par l'honorable représentant d'Edmonton. Au dire du ministre, l'avocat de cette compagnie aurait déclaré quelle ligne de conduite la compagnie se propose de suivre. Certes, c'est là un renseignement très utile; et l'avocat doit sûrement parler en connaissance de cause. Lorsqu'il comparaît devant le comité des chemins de fer, il lui est loisible de dire aux membres de ce comité à peu près tout ce qui peut lui passer par la tête. Il n'est pas responsable de l'exécution du projet, et la compagnie qu'il représente n'est liée par aucune de ses affirmations. Voici une ligne qui pour bien dire fait double emploi avec celle du chemin de fer Pacifique-Canadien, je veux dire la ligne Manitoba et Northwestern et son prolongement. Si cette compagnie entreprend cette construction et fournit les capitaux en vue de l'exécution de ce projet, et si elle se présente ici pour faire approuver ses plans par le ministre, va-t-il sanctionner le projet d'établissement d'une ligne suivant, à un mille ou un demi-mille de distance, la même direction que le chemin de fer du Pacifique-Canadien, depuis Winnipeg jusqu'à Edmonton, distance de plus de 800 milles, alors que d'autres parties de l'Ouest canadien ont un tel besoin de communications par voie ferrée et de plus amples moyens de transport. C'est ce que nous voulons savoir; je voudrais bien que le ministre ouvrît la bouche et nous dît quel est son programme. N'ayant jamais visité l'Egypte, je n'ai pas eu l'avantage de considérer le sphynx, lequel, bien que fait de pierre, a une expression

très grave. Le ministre peut nourrir dans son esprit d'admirables projets, mais nous voudrions bien savoir si cette apparence de sagesse couvre quelque chose de réel, ou si elle n'est qu'un masque dans le genre de ce massif monument de l'antique art égyptien.

Quand le ministre aura déclaré franchement s'il veut, oui ou non, permettre la construction de cette ligne parallèle au Pacifique-Canadien, de Winnipeg à Edmonton, nous pourrons alors savoir si le pays retirera un avantage de cette énorme dépense d'argent. Nous tenons à ce qu'il y ait une concurrence, mais pas celle qui amènerait la ruine des chemins de fer, sans bénéfice pour le public. Nous voulons une concurrence qui procurera des facilités de transport à la population qui ne jouit pas maintenant de ces avantages. Le ministre se propose-t-il de mettre ce programme en application ou ne consent-il pas à l'adopter?

M. BRADBURY: Je ne puis qu'être frappé du changement qui s'est opéré dans l'esprit de ces honorables députés de la gauche depuis deux ou trois ans. Naguère ils s'intéressaient beaucoup plus activement à l'élaboration des projets de loi qu'ils ne le font aujourd'hui. J'ai prêté l'oreille des heures durant dans le comité des chemins de fer, et parfois dans la Chambre, à certains de ces honorables députés de la gauche qui ont combattu la demande d'octroi de cette charte. A cette époque, ils prônaient le libre-échange en matière de chartes; que chacun se présente et obtienne sa charte. Mais tout est changé maintenant, je me demande pourquoi. L'honorable député préopinant a parlé du besoin de compétition. Les pétitionnaires dans l'espèce, si je suis bien renseigné, ne se rattachent à aucune des grandes compagnies qui ont déjà leurs lignes de plein parcours jusqu'à Edmonton, et si la charte est accordée, il pourrait espérer naturellement qu'il se produise quelque concurrence. Je ne vois pas de raison pour que le comité n'adopte pas un projet comme celui-là, et pourquoi on ne permettrait pas à ces pétitionnaires de construire ce chemin de fer, s'ils le désirent. Il y a quatre ou cinq ans, nos adversaires insistaient vigoureusement pour que toute personne désireuse d'obtenir une charte l'obtînt. Les pétitionnaires dans le cas actuel ne sollicitent aucune subvention.

M. NEELY: Nous ne combattons pas l'octroi de la charte.

M. BRADBURY: J'avais conclu des paroles de l'honorable député qu'il s'y opposait. Quant à l'objection fondée sur le parallélisme des lignes, je ne suis pas bien sûr que ces honorables députés de la gauche aient toujours strictement adhéré aux doctrines qu'ils prônent aujourd'hui.

Quand il s'est agi de la construction du Transcontinental, plusieurs députés qui siègent maintenant de ce côté-ci de la Chambre soutinrent avec beaucoup de vigueur que le tracé de cette voie à l'ouest de Winnipeg ne serait pas au bénéfice du pays, comme on l'avait prétendu, alors que la charte fut soumise à l'approbation du Parlement.

C'était alors l'intention de faire passer la voie du nouveau chemin de fer plus au nord; mais on l'amena ensuite vers le sud, en lui faisant faire le tour du bas du lac Manitoba; comme tout le monde le sait, elle est parallèle au Pacifique-Canadien et au Canadien-Nord, dans cette direction. Dans mon opinion, ceux qui demandent l'octroi de cette charte sont de bonne foi. Un vaste territoire s'étend au nord de ces voies ferrées, et où il n'existe aucune communication par chemin de fer.

M. SCHAFFNER: Qu'ils aillent au nord.

M. BRADBURY: Ils pourraient et ils peuvent aller au nord; mais je ne puis voir quelle bonne raison peut bien exister pour justifier l'opposition que l'on fait à ce bill. Selon moi, nous devrions adopter ce bill, et donner à ces messieurs l'occasion de construire ce chemin de fer, s'ils le désirent.

M. COCHRANE: Je croyais pourtant m'être fait bien comprendre de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver). J'ai déclaré que s'il s'agissait de la construction d'une ligne principale, je n'interviendrais pas; que dans ce cas-là, ils avaient parfaitement le droit de choisir la ligne la meilleure et la plus courte; mais que s'il était question de construire un embranchement, j'ai établi une règle dans le ministère auquel je préside, il y a un an, à l'effet que je ne donnerais jamais mon approbation à des entreprises de ce genre, à moins que les voies ne passent à une distance d'au moins 20 milles l'une de l'autre. L'on m'a informé, qu'il s'agit ici du prolongement d'une ligne de chemin de fer, que l'on est actuellement à construire dans la région de la rivière à La-

Paix, et que les directeurs de l'entreprise veulent obtenir un débouché.

Je ne sais si c'est la vérité, car je ne parle que par ouï-dire. Quant au reproche que l'on me fait de ne pas parler assez, il y a nombre de gens qui feraient une vie plus agréable, s'ils parlaient un peu moins.

M. OLIVER: Que cette charte, et de fait n'importe quelle autre charte, soit octroyée ou non, cela fait très peu de différence, du moment qu'elle ne comporte aucune subvention ou aide de la part du Gouvernement. Le libre trafic des chartes est pour ainsi dire correct, bien que je ne voie pas du tout la raison d'être d'un comité des chemins de fer, ni pourquoi l'on gaspille le temps de cette Chambre à discuter des chartes de chemins de fer, si l'on a le droit absolu d'en trafiquer comme bon nous semble.

Cependant, que le Parlement octroie des chartes du genre de celle-ci, cela ne fait pas beaucoup de différence; mais il n'en est plus de même, lorsqu'il s'agit de les subventionner. Nous sommes désireux d'entendre le Gouvernement énoncer sa politique, mais non pas au sujet de l'approbation des plans qui lui sont soumis.

M. COCHRANE: On ne nous demande pas de subventions.

M. OLIVER: Mon honorable ami sait parfaitement bien que ce chemin de fer ne sera jamais bâti, à moins que le Gouvernement ne le subventionne ou l'assiste de quelque manière.

M. COCHRANE: Il sera toujours temps alors de discuter la question.

M. OLIVER: Nous avons le droit, selon moi, de connaître dès maintenant quelle est ou sera la politique du Gouvernement quand il s'agit d'octroyer une charte à une compagnie de chemin de fer, dont la voie sera parallèle aux voies de trois autres compagnies.

M. S. HUGHES: Quelles sera la distance entre les deux lignes?

M. OLIVER: Pour toucher Yorkton et Saskatoon, la voie, si elle est quelque peu en droite ligne, longera nécessairement, à une distance de quelques milles à peine, la ligne du Pacifique-Canadien sur une partie de son parcours, et en nombre d'endroits, elle sera parallèle aux lignes du Grand-Tronc et du Canadien-Nord. Les trois voies ne seront parallèles que sur une distance de quelques milles, mais deux d'entre elles le seront sur la majeure partie du parcours. A mon sens, il ne serait que juste d'entendre le Gouvernement énoncer dès maintenant la politique qu'il entend suivre, lorsqu'il s'agira de subventionner un chemin de fer construit dans des conditions semblables. J'ai donné à cette Chambre, il y a à peine quelques minutes, les raisons qui m'engagent à lui poser une question de cette nature, à savoir: les besoins urgents de certaines parties de l'Ouest, qui sont absolument privées de communications par voies ferrées, à l'heure actuelle. A mon sens, je suis raisonnablement en droit de demander au Gouvernement d'énoncer la politique qu'il entend suivre au sujet de cette entreprise. Lorsque j'ai déclaré, tout à l'heure, que je connaissais une colonie qui est à une distance de 90 milles du chemin de fer, j'étais bien loin de la vérité. Je me rappelle maintenant d'une colonie de seize cantons où presque chaque acre de terre est prise, et qui se trouve à 250 milles du chemin de fer; je veux parler de la Grande-Prairie, dans la région de la Rivière-à-la-Paix.

M. W. H. SHARPE: On est à construire des voies ferrées dans cette région, à l'heure actuelle.

M. OLIVER: On est à y construire un chemin de fer, c'est vrai; mais l'entreprise avance si lentement, que cela prendra des années avant d'atteindre Grande-Prairie; ce chemin de fer d'ailleurs n'a pas reçu un sou d'aide du gouvernement fédéral; jusqu'ici il n'a eu des subventions que du gouvernement provincial.

Dans le pays de la Rivière-à-la-Paix, Grande-Prairie n'est pas le seul établissement qui soit éloigné des chemins de fer, mais il y a nombre d'autres colonies qui se trouvent à des distances variant entre 250 et 350 milles des voies ferrées.

Ces gens-là se sont enfoncés dans la prairie, comptant qu'avant longtemps ils auraient des communications par chemin de fer avec les autres centres. Le gouvernement provincial, il est vrai, essaie de faire face à la situation; mais il me semble plutôt que c'est au gouvernement fédéral qu'il appartient de fournir des moyens de communications aux colons.

Maintenant que l'on vient demander au Gouvernement de subventionner une compagnie pour qu'elle construise 800 milles de voies ferrées, qui seront absolument parallèles avec trois autres chemins de fer, nous désirons savoir quelle

attitude va prendre le Gouvernement, quand il existe des besoins urgents dans d'autres parties du pays où il n'existe pas de communications par chemins de fer du tout.

M. COCHRANE: Je ne crois pas qu'on devrait énoncer de politique déterminée quant aux chemins de fer qui devraient ou non être subventionnés par le gouvernement.

Tous les faits de la cause devraient être soumis au Gouvernement et même à la Chambre, avant que nous ne soyons appelés à formuler une règle quelconque. Je m'accorde entièrement avec l'honorable député de Renfrew-Sud quand il a décidé au sujet de l'autre bill que des demandes de cette nature devraient être étudiées à leurs mérites, à mesure qu'elles se présentent. D'après les renseignements que vient de donner l'honorable député d'Edmonton, je crois que la ligne de la Rivière-à-la-Paix devraient être subventionnée. Je crois en une politique qui consiste à ouvrir et à développer le pays, et j'irai jusqu'à dire que si le Gouvernement décide de subventionner une ligne de chemin de fer, celle-là, il me semble, devrait être aidée.

Je ne sais pas si cette voie sera ou non une ligne principale. S'il s'agissait d'approuver les plans, je pourrais me renseigner et poser des questions; mais, malheureusement, les promoteurs ne sont pas ici, et je ne veux pas préjuger leur cause.

Sur le préambule:

M. OLIVER: L'article 10 autorise-t-il la compagnie à établir des lignes téléphoniques et à les exploiter par toute la région en général, ou simplement le long du parcours de sa voie ferrée? Dans le dernier cas, on ne peut s'opposer à cette demande.

M. COCHRANE: Cette clause a toujours été insérée; elle est assez claire:

> La compagnie pourra, sous l'empire des stipulations de la loi des chemins de fer, construire et exploiter des lignes télégraphiques et téléphoniques sur son chemin de fer, établir des bureaux afin de transmettre des messages pour le public ainsi que percevoir les frais de ce chef, etc.

M. BORDEN: Cette clause semble restreindre l'exploitation de ces lignes à la voie ferrée.

M. GRAHAM: Je crois que les deux premières lignes "subordonnément à la loi des chemins de fer" couvrent assez bien ce point-là. J'aimerais, cependant, à ajouter un mot au sujet du trafic des chartes. Il se peut que ce que nous appelons le trafic des chartes fût correct, il y a quelques années; mais tel n'est plus le cas à l'heure actuelle. Nous ne pouvons poser une règle absolue en tout temps. J'ai toujours été en faveur d'accorder une charte à n'importe quelle compagnie qui se propose de construire une ligne là où il n'existe pas de communications par voie ferrée; mais ce n'est plus la même chose là où il existe déjà plusieurs lignes de chemins de fer. La situation devient presque aussi sérieuse d'avoir trop de chemins de fer en un endroit que de ne pas en avoir du tout. Là où le capital est immobilisé dans trois ou quatre lignes, qui sillonnent le même territoire, je ne suis pas bien certain que la concurrence soit très âpre. Ou ces compagnies doivent se résigner à perdre de l'argent, ou le public doit aider à payer des dividendes sur trois lignes au lieu d'une seule.

Aussi longtemps que la commission des chemins de fer a le droit de contrôler les taux, cela détruit en grande partie l'objection que l'on pourrait avoir à une politique éliminant la concurrence; mais il y a un autre point qu'il ne faut pas perdre de vue. En discutant les décisions de la commission quant aux taux de transport dans l'Ouest, mes collègues ont sans doute remarqué certains renseignements publiés par les journaux. L'on a prétendu que si les taux de transport étaient réduits au delà d'un certain point, quelques compagnies pourraient peut-être faire face à la situation, mais d'autres ne le pourraient peut-être pas. Une faible compagnie pourrait obtenir une charte lui donnant le droit de construire 700 à 800 milles de voies ferrées, dans un territoire où existent déjà trois autres chemins de fer, puis, un peu plus tard, on pourrait se servir de l'argument: vous ne pouvez diminuer les taux de transport; car si les trois grandes compagnies sont en état de supporter ce coup, celle qui est pauvre ne le pourrait.

M. COCHRANE: Est-ce que vous lui refuseriez une charte?

M. GRAHAM: Je ne sais pas ce que je ferais. Je ferais en sorte qu'elle construise sa voie à une bonne distance du territoire desservi par les autres compagnies. Il est très difficile de discuter cette question et de formuler une règle dont vous ne puissiez pas vous écarter. Je ne vois

pas de raison pour que cette compagnie n'obtînt pas sa charte, si elle construit sa voie à une distance suffisante de l'autre compagnie, pour qu'elle puisse avoir un trafic suffisant pour son entretien; mais si elle la construit dans le voisinage de l'autre chemin de fer, on peut hésiter à lui permettre d'immobiliser ainsi son capital. Alors, au lieu de contribuer à faire diminuer les taux de transport, cette nouvelle compagnie pourrait servir à les faire se maintenir à des prix élevés.

(Le préambule est adopté. Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

2e LECTURE

Bill (n° 63), loi concernant la Canadian Northern Ontario Railway Campany.

Bill (n° 64), loi concernant la London and Port Stanley Railway Company.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu oralement sont marquées d'un astérisque).

ORIENTAUX DANS LES MINES DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

*M. LEMIEUX demande:

Combien d'orientaux sont actuellement employés à l'intérieur des mines houillères de la Colombie-Anglaise?

M. CROTHERS: Nous ne possédons aucun renseignement postérieur à mai 1913 alors que nous avons été informés que le nombre en était de 432.

EDIFICE PUBLIC FEDERAL A PICTOU.

M. MACDONALD demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour le peinturage de l'édifice public fédéral à Pictou (N.-E.)?
2. S'il en est ainsi, qui a soumissionné et quel était le chiffre de chaque soumission?
3. Quel a été le coût total de l'ouvrage?

M. ROGERS: On a demandé à M. John Brown d'indiquer un prix pour l'entreprise et il a convenu d'accepter $650, qu'on lui a payés. Le commis chargé de voir à ces travaux a certifié que le prix était juste et équitable.

DEPENSES A SKINNER'S COVE.

M. MACDONALD demande:

1. Quel montant d'argent a éte dépensé par le département des Travaux publics à Skinner's-Cove, comté de Pictou, en 1913?
2. Quel était le contremaître des travaux?

M. ROGERS: $620, qui ont été payés à Skinner Brothers pour droit de passage et dommages; il n'a été fait durant l'année aucune dépense de réparations.

ELEVATEUR DU GOUVERNEMENT A PORT-ARTHUR.

*M. MURPHY demande:

1. L'élévateur du Gouvernement à Port-Arthur est-il assuré?
2. Dans l'affirmative, pour quels montants, dans quelles compagnies et en quelles proportions quant aux dangers d'incendie et à la responsabilité des personnes en ayant l'usage?
3. Par l'entremise de qui la dite assurance a-t-elle été effectuée, et quel montant a été payé pour commission?
4. Le Gouvernement a-t-il essayé d'effectuer la dite assurance dans quelqu'une des agences d'assurances à Port-Arthur? Dans la négative, pourquoi?

M. FOSTER:

1. Non, bien que la grain entreposé ait été assuré contre l'incendie et que l'on ait aussi pris une assurance de garantie contre les concussions des employés.

2. Les assurances contre l'incendie ont été prises dans les compagnies ci-après nommées, par l'entremise des courtiers mentionnés: The Sun Insurance, $150,000; Liverpool-Manitoba, $250,000; Hartford Fire Insurance, $80,000; Fidelity-Phœnix, $230,000; Atlas Insurance, $190,000; Western Assurance, $250,000; British America, $100,000; par l'entremise de Young & Lillie, Fort-William, Ont. Royal Exchange Assurance, $100,000, par l'entremise de R. Lawson & Co., Winnipeg, Man.., Home Assurance, $100,000; Norwich-Union Insurance, $100,000; par l'entremise de Ray, Street & Co., Port-Arthur, Ont. Protector Underwriters, $50,000, par l'entremise de W. H. Laverty, Fort-William, Ont.

Ces assurances de garantie contre les concussions des employés ont été prises dans la London Guarantee and Accident Company, par l'entremise de l'agence Port-Arthur Insurance and Vessel Agency.

La garantie maxima donnée pour chaque employé est de $10,000, et la taxe de l'assurance a été fixée d'après une liste de paie que l'on a assurée être de $25,000 par année.

3. Répondu au n° 2; cependant le ministère n'a aucune information concernant la commission. Cette question regarde exclusivement la compagnie d'assurance et l'agent placier.

4. Le partage des assurances est indiqué dans la réponse n° 2.

BUREAU DE POSTE DE ST-ROMUALD.

M. BOURASSA demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu des offres de lui vendre un ou des immeubles pour servir à la construction d'un bureau de poste à Saint-Romuald, comté de Lévis?

2. Si oui, quels sont les noms des personnes qui ont offert de lui vendre tels immeubles?

3. Dans quelle division de Saint-Romuald se trouvent ces immeubles ainsi offerts et quels prix ont été demandés?

4. Le Gouvernement se propose-t-il de construire un bureau de poste à Saint-Romuald?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. Premièrement, L. G. Gravel; deuxièmement, G. A. Marois; troisièmement, Henri Legueux.

3. Tous sur la rue principale, près du centre de la ville, le premier à $3,500; le deuxième à $4,500, au nord de l'hôtel de ville; le troisième pour $11,500 avec bâtise y érigée.

4. A l'étude.

AIDE A L'AGRICULTURE.

*M. BOYER demande:

1. L'honorable ministre de l'Agriculture a-t-il pris connaissance des déclarations que "Le Devoir" dans son numéro du 5 février 1914 dit avoir été faites par l'honorable M. Caron, ministre d'Agriculture du gouvernement de Québec, au cours d'une séance de cette législature?

"Si le ministre n'exagère pas, une grande partie des troupeaux laitiers de la province sont infectés de tuberculose et la moitié des porcs que nous mangeons l'est également. Voilà ce que M. Caron a déclaré par deux fois. Et il a même ajouté qu'il ne serait pas surpris si la faculté médicale en venait à la conclusion que la tuberculose chez les humains dans cette province est en grande partie due à cette cause.

"M. Caron tient le Gouvernement fédéral responsable de cet état de choses parce que celui-ci n'a pas voulu consentir à affecter une partie de la subvention spéciale pour l'agriculture à l'inspection des troupeaux. Ottawa nous a dit, raconte le ministre, que le sujet était tellement important qu'il allait s'en occuper lui-même. J'en étais enchanté, ajoute M. Caron, mais Ottawa n'a encore rien fait.

"Cette déclaration excessivement grave est venue au cours d'un débat sur la subvention fédérale pour l'agriculture.

"Le ministre se plaint continuellement: 1° Que les conditions de la subvention l'empêchent de suivre un programme défini; 2° Que la province de Québec est traitée autrement que les autres, parce qu'elle n'a pas été consultée en premier lieu et ensuite parce qu'on lui impose un tuteur pour surveiller la dépense de cet argent. Est-ce parce qu'elle a un gouvernement libéral ou qu'elle est canadienne-française? demande M. Caron.

"M. Caron proteste de nouveau contre la façon dont on traite la province de Québec. C'est une injure. M. Burrell est bien disposé mais il ne peut être aussi bien renseigné que les gens sur place et c'est peut-être pourquoi il nous défend une année ce qu'il a permis l'année précédente. Par exemple, il nous a défendu cette année de donner de l'argent pour la culture du trèfle et nous avons été obligés de discontinuer bien que ce soit une bonne politique."

2. Le ministre de l'Agriculture fédéral a-t-il envoyé aux autres ministères d'agriculture provinciaux, une liste mentionnant que leur octroi devrait être dépensé de telle ou telles façons comme instruction en aurait été donnée au ministre d'agriculture provincial de Québec?

3. Dans l'affirmative, quelles sont les dates auxquelles chacune de ces communications ont été adressées aux ministères d'agriculture provinciaux et quels sont les item et le montant d'argent attribué à chacun que chacun de ces ministères provinciaux étaient autorisés à dépenser en la manière prescrite?

4. Quel est le montant total que reçut chacune des provinces à même cet octroi spécial voté par le Parlement et dit "aide à l'agriculture"?

M. BURRELL:

1. L'attention du ministre a été attirée sur les déclarations attribuées à M. Caron, bien que le ministre n'ait reçu aucun rapport officiel de ces paroles. Les prenant comme avérées, du moins en substance, le ministre désire faire remarquer que la loi de l'aide à l'agriculture de 1912, bien qu'autorisant toutes dépenses concernant l'agriculture en général, celle de 1913, sur l'enseignement agricole, limite cette dépense à l'instruction agricole.

Les dépenses qui seraient encourues pour l'inspection du bétail, afin de combattre la tuberculose bovine, ne seraient pas, selon l'estimation du ministre, autorisées par la loi. Le ministre fait observer que le ministère fédéral de l'Agriculture, tout en ayant à faire exécuter la loi sur les maladies contagieuses chez les animaux, ne s'est jamais imposé la tâche d'inspecter tous les troupeaux du Canada, pour la recherche de la tuberculose bovine et chacune des provinces a le droit, chez elle, de faire l'inspection du bétail, d'ordonner l'abattage des sujets infectés et de donner une compensation aux propriétaires. La province de la Colombie a déjà exercé ce droit et toutes les autres provinces, y compris celle de Québec, peuvent adopter la même ligne de conduite.

Le ministre fait de plus remarquer qu'en ce qui concerne les dépenses autorisées par la loi de l'instruction agricole, toutes les provinces ont été traitées sur un pied d'égalité et que le gouvernement de la province de Québec, de même que les autres, a été consulté sur le meilleur mode de dépenser l'argent, d'accord avec les prescriptions de la loi.

M. Chapais, dont la parfaite connaissance du français et de l'agriculture est reconnue dans Québec, a été nommé, par l'article 6 de la loi, pour veiller à son application.

2. Le ministre fédéral de l'Agriculture n'a pas adressé aux ministres provinciaux une liste des objets auxquels l'argent devait être appliqué, mais le 2 juin 1913, le docteur C. C. James, commissaire de l'agriculture, écrivit à chacun des ministres provinciaux de l'agriculture, leur soumettant un plan général qui pourrait les guider dans l'application de la loi. Le 19 juin 1913, l'honorable M. Caron répondit par la lettre suivante:

Ministre de l'Agriculture.

L'honorable M. Burrell,
Ministre de l'Agriculture,
Ottawa.

Cher monsieur: Par une lettre, en date du 2 juin courant, M. C. C. James m'apprend que vous seriez disposé dans quelqces jours à considérer mes propositions concernant l'application de l'octroi promis à la province de Québec, en vertu de la loi de l'agriculture. Seriez-vous assez bon de m'indiquer quand et à quel endroit je pourrais vous rencontrer à cette fin?

Bien sincèrement vôtre
J. E. Caron,
Ministre de l'Agriculture.

3. Chaque province soumet un plan de dépenses. Quelques-unes inclurent dans leur plan certains item qui ne furent pas considérés comme autorisés par la loi. Il s'ensuivit une correspondance et des pourparlers avec les représentants des provinces et il en résulta une entente générale, toutes les provinces étant traitées sur un pied d'égalité.

Les sommes mentionnées dans chaque convention et à l'égard desquelles il y a entente sont comme il suit. Avec votre permission, monsieur l'Orateur, et celle de la Chambre, je ne ferai point la lecture de tous ces états, qui sont un peu longs; mais je vous prierai de les tenir pour lus.

M. L'ORATEUR : La règle que l'on a toujours suivie est que les documents mis sur le bureau ne sont pas imprimés s'ils ne sont pas lus.

M. BURRELL: Je me ferai plaisir d'en donner lecture. Je suis certain que la Chambre ne tient pas à ce qu'on l'ennuie d'une masse de détails qui, au bout du compte, seront imprimés.

Quelques DEPUTES: Dispense! dispense!

M. BURRELL: Ai-je votre permission, monsieur l'Orateur, de les mettre sur le bureau?

M. L'ORATEUR: Je crois que s'ils étaient mis sur le bureau, on les imprimerait. C'est une de ces questions qui, à mon sens, auraient dû être posées sous forme de motion demandant un rapport.

M. BURRELL: Il y a des raisons spéciales pour lesquelles il a fallu faire venir la chose sous forme de question.

(Les états sont produits entre les mains du greffier de la Chambre.)

LA DRAGUE "CANADA".

M. LAW demande:

1. Le département de Travaux publics a-t-il demandé des soumissions pour la fourniture d'une chaudière pour la drague "Canada"?
2. Dans l'affirmative, quel nombre a été reçu? Quels sont les noms des soumissionnaires et le montant mentionné dans chaque soumission?
3. A qui a été adjugé le contrat et quelle est la somme stipulée?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. Arthur Cox et Cie, Halifax, $3,350; la Brown Machine Company, New-Glasgow, $3,350 ; Thompson Frères, Liverpool, $4,000; la Union Foundry and Machine Company, Saint-Jean, $3,175; J. W. Cummings et Fils, New-Glasgow, $3,274.60 ; Polson Iron Works, Toronto, $3,650; la John Inglis Company, Toronto, $3,250 ; cette maison étant la seule qui ait voulu garantir la livraison de la chaudière dans le temps prescrit, c'est-à-dire dans douze semaines.

GALERIE NATIONALE DES ARTS.

*M. MURPHY demande:

Combien de personnes ont visité la Galerie nationale des Arts chaque après-midi du dimanche depuis qu'elle est ouverte au public?

M. ROGERS: Le premier dimanche, 769; le deuxième, 1,500; le troisième, 1,100, et, depuis, une moyenne de 1,000 à 1,100. Comme il n'a été tenu aucun mémoire quotidien passé le troisième dimanche, le nombre de visiteurs est compris dans le bulletin hebdomadaire.

DOUANE D'OTTAWA.

*M. MURPHY demande:

1. Quelle partie des travaux du nouvel édifice des douanes à Ottawa est exécutée par la Foundation Company?
2. La dite compagnie a-t-elle obtenu ces travaux par voie de soumission publique? Dans l'affirmative, quels étaient les autres soumissionnaires?
3. S'il n'y a pas eu demande de soumissions publiques, quels arrangements quant aux prix, etc., ont été faits avec la Foundation Company?
4. Quel montant a été payé à la dite compagnie jusqu'à date? Quel montant supplémentaire doit être payé à la compagnie lors de l'achèvement des travaux?

5. Quels sont les membres de la dite compagnie, et où est son siège d'affaires dans les Etats-Unis?
6. Combien ont coûté jusqu'à date tous les travaux faits pour le dit édifice des douanes?

M. ROGERS:

1. L'achèvement des fondations.
2. Non.
3. Une somme de 12 pour 100 du coût des travaux, ce coût devant comprendre les frais de toute nature (sauf le loyer payé par le ministère pour le matériel, les appareils et les outils du jour où il en sera pris possession).
4. Au 27 novembre 1913, $29,452.01.
5. (a) membres non connus, (b) la maison américaine a son siège à New-York; la maison canadienne, à Montréal.
6. $521,585.52.

AMELIORATIONS A EAST-RIVER.

M. MACDONALD demande:

1. Quels ont été les soumissionnaires et quel a été le montant de chaque soumission pour les travaux d'améliorations à East-River, comté de Pictou?
2. Quand ces travaux seront-ils terminés?

1. McDougall Frères, $390,701.35; la Halifax Dredging Company, $48û,332.90; Brown et Aylmer, $516,372,40.
2. Le 3 avril 1915.

LE VAPEUR "KARLUK".

M. OLIVER demande:

1. Quels sont les noms des officiers et de marins qui étaient sur le "Karluk" lors des dernières nouvelles obtenues concernant ce navire?
2. Est-ce l'intention du Gouvernement de prendre les moyens de communiquer avec le "Karluk"?
3. Dans l'affirmative, quand et comment?
4. Le Gouvernement a-t-il reçu copie de la communication publiée dans les journaux et censée avoir été adressée par M. V. Stefansson à M. R. F. Stupart?

M. HAZEN:

1. Investigateurs: MM. Beuchat, McKay, Mamen, McKinnlay, Murray et Mullock. Officiers et marins; R. A. Bartlett, capitaine; A. Anderson, premier officier; John Munro, premier mécanicien; Charles Baker, deuxième officier, R. J. Williamson, deuxième mécanicien; F. W. Maurer, chauffeur; G. Breddy, chauffeur; John Breddy, Stanley F. Morris, A. King et H. Williams, hommes de mer expérimentés, R. Templeman, commis aux vivres; Ernest F. Shafe, cuisinier; J. Hadley, aide.

2 et 3. Un courrier a été transmis aux gens de l'expédition par le moyen d'une escouade de gendarmes à cheval du Nord-Ouest, partis de Dawson au mois de janvier, et qui rapportera les dépêches de l'expédition. Un autre courrier est parti d'Edmonton le 28 janvier pour Fort-Good-Hope, les arrangements ayant été faits avec la compagnie de la baie d'Hudson pour le transport de ce courrier à Fort-McPherson, de là il sera porté à l'équipe du sud par les soins de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ou de la compagnie de la baie d'Hudson. On est aussi en train de faire des arrangements pour le transport du courrier, des provisions, etc., par les routes régulières durant l'été.

4. M. Stupart, directeur du service météorologique, a reçu de M. Stefansson une lettre demandant qu'on lui fournisse certains instruments scientifiques.

BASSIN DE RADOUB A ESQUIMALT.

M. SINCLAIR demande:

1. Le Gouvernement a-t-il acheté un emplacement pour la cale sèche projetée à Esquimalt (C.-A.)?
2. Où se trouve-t-il?
3. De qui a-t-il été acheté?
4. Quel est la superficie du terrain, et quel en est le prix?
5. Le prix a-t-il été versé, et à qui?

M. ROGERS: Il n'a encore été fait l'acquisition d'aucun emplacement.

TRAVAUX DANS LE PORT DE TORONTO.

M. PARDEE demande:

1. Quand des soumissions ont-elles été demandées pour les travaux du havre de Toronto?
2. Quels ont été les soumissionnaires et quel était le montant de chacune des soumissions?
3. A quelle date les soumissions ont-elles été reçues?
4. A quelle date les contrats ont-ils été accordés?

M. ROGERS:

1. Le 12 juillet 1913.
2.

	Approximativement.
1. La Canadian Stewart Company	$5,371,372 17
2. Quinlan et Robertson	5,735,567 17
3. Laurin, Leitch et Cie	5,998,459 28
4. La compagnie Anglo-Canadian Contractors, Limited	7,895,121 66

3. La première, le 25 août 1913; la deuxième, le 25 août 1913; la troisième, le 25 août 1913; la quatrième, le 26 août 1913.
4. Entreprise adjugée par un arrêté du conseil du 15 septembre 1913.

EMPLOI DE M. H. T. SMITH.

M. VERVILLE demande:

1. Un particulier du nom de H. T. Smith est-il employé au bureau de l'Imprimerie?
2. Dans l'affirmative, quelles sont ses fonctions, et quel est son salaire?
3. Une vacance lui est-elle donnée au cours de l'année? Dans l'affirmative, de combien de jours par année?

M. CODERRE:

1. Oui.

2. Ses fonctions sont de s'assurer que les listes électorales sont imprimées conformément aux copies reçues du greffier de la couronne en chancellerie. Les bulletins qui serviront à voter sont aussi distribués comme il est prescrit. Son traitement est de $2,000 par année.

3. Il lui est accordé trois semaines de vacances, conformément à une loi relative au service civil du Canada, chapitre 16, article 101.

COMMISSION D'ENQUETE SUR LES PENITENCIERS.

M. EDWARDS demande:

1. Quels sont les membres de la commission d'enquête sur les pénitenciers?
2. Quand ont-ils été nommés?
3. En quels termes leurs instructions ont-elles été rédigées?
4. A-t-il été envoyé au ministre de la Justice copie de la preuve dans les accusations portées contre l'assistant préfet O'Leary, le Dr Phelan et H. W. Wilson?
5. La commission a-t-elle fait rapport au ministre au sujet de ces accusations?
6. Quand le ministre s'attend-il à recevoir le rapport final de la commission?

M. DOHERTY:

1. et 2. Voir réponse au numéro 3.

Ce qui suit est une copie de la commission. Nulles autres instructions n'ont été données aux commissaires:

Sachez que, sous l'empire et en vertu de la IIe partie de la loi des enquêtes, chapitre 104 des statuts revisés, de 1906, et par l'autorité d'un ordre de Son Excellence l'administrateur du Canada en conseil, donné conformément aux termes de ladite IIe partie et daté le vingt-cinquième jour d'août de l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent treize (dont une copie est ci-annexée), comme en vertu de tous et chacun des autres pouvoirs qui me sont dévolus, moi, l'honorable Charles Doherty, ministre de la Justice du Canada, je vous nomme par les présentes, et je vous constitue, vous, lesdits George Macdonnell, Frederick Etherington et Joseph Patrick Downey, commissaires pour faire enquête et rapport sur les matières suivantes:

(a) L'état et l'administration du pénitencier de Kingston.

(b) La conduite des fonctionnaires et des employés du pénitencier, touchant leurs fonctions officielles et

(c) Généralement, la conduite et l'administration des pénitenciers, ainsi que les méthodes tendant à la réforme durable des détenus et cela, sans préjudice des châtiments qu'on peut légitimement infliger aux forçats et qui, sans que le trésor public en soit trop grevé, tendant à adoucir, autant que faire se peut, les souffrances que leur détention au pénitencier cause à leurs familles.

Néanmoins, les enquêtes prévues par les paragraphes (a) et (b) ne remonteront pas au delà de cinq ans, sauf dans la mesure où les commissaires jugeraient convenable, dans l'intérêt public, de faire porter l'enquête sur certaines questions antérieures à cette période.

Et en outre, nous vous nommons, désignons et constituons, George Milnes Macdonnell, comme président de ladite commission.

Sont autorisés à détenir et exercer à la charge de commissaires lesdits George Milnes Macdonnell, Frederick Etherington, et Joseph Patrick Downey, avec tous les pouvoirs, droits, autorité, privilèges, émoluments et avantages, qui, sous l'empire de la IIe partie et autrement, appartiennent de droit à ces fonctions.

Et par les présentes je vous enjoins de me faire rapport à mon bureau, à Ottawa, sur le résultat de votre enquête.

Du département de la Justice, à Ottawa, ce 25e jour d'août mil neuf cent treize.

4. Le ministre a reçu un exemplaire de la preuve testimoniale faite devant les commissaires.

5. Le rapport n'a pas encore été reçu.

6. Vers le 15 mars suivant.

POSTE RURALE A FRONTENAC.

M. EDWARDS demande:

1. Quand la première route de poste rurale a-t-elle été établie dans le comté de Frontenac?
2. Combien de ces routes ont été ouvertes dans le comté de Frontenac?
3. Quelle est, en milles, la longueur totale de ces routes?
4. Combien de bureaux de poste ont été fermés dans le comté de Frontenac, par suite de l'établissement de ces routes de poste rurale?
5. Quel est le nombre total de détenteurs de boîtes de poste rurale dans le comté de Frontenac?

M. PELLETIER:

1. Le 1er juin 1909.
2. 27.
3. 372½ milles.
4. 17.
5. 878.

LES EMPLOYES DU DEPARTEMENT DE LA MILICE.

*M. PROULX demande:

1. En ce qui concerne les réponses données par le ministre de la Milice et de la Défense

aux questions reproduites à la page 466 des Débats non revisés, quels sont les noms des personnes qui ont accompagné le ministre de la Milice et de la Défense dans ses tournées d'inspection aux manœuvres allemandes, belges et hollandaises, durant l'été de 1913?

2. Si ces personnes étaient, dans le temps des tournées du ministre, ou sont à présent fonctionnaires du Gouvernement, quelles sont leurs occupations et rang dans le service civil?

3. Quels sont les noms du secrétaire particulier et du sous-secrétaire particulier du ministre de la Milice et de la Défense; quand ont-ils été nommés et quel est le chiffre de leurs appointements?

4. Clifford McAdam est-il à l'emploi du ministère de la Milice et de la Défense, et dans ce cas, en quelle qualité et quand a-t-il été nommé?

5. A-t-il subi l'examen de concours exigé par la loi du service civil?

6. Quelle était son occupation immédiatement avant son entrée au service du ministre et quels sont ses appointements actuels?

7. Y a-t-il eu un nommé Allan O. Healey, employé par ou pour le compte du ministère de la Milice et de la Défense, au nouveau champ de tir du comté de Carleton, Ontario?

8. Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé et quels étaient ses fonctions et son salaire?

9. Quelle était son occupation immédiatement avant sa nomination à cet emploi?

10. Allan O. Healey est-il encore à l'emploi du ministère, et dans la négative, quand et pourquoi a-t-il été démis?

M. S. HUGHES:

1. Mlle E. McAdam, secrétaire particulier, nommée le 1er janvier 1913, subdivision A, 3e division; appointements annuels, $900, outre $300 à titre d'allocation comme secrétaire particulier; et sa sœur, Mlle Isabel McAdam, faisant fonction de sous-secrétaire particulier, nommée commis surnuméraire le 6 février 1913, à $500 d'appointements annuels, et l'officier d'ordonnance Weghorne, du corps permanent d'intendance militaire.

2 et 3. Réponse au n° 1.

4. Oui. Nommé inspecteur de quincaillerie, le 13 décembre 1913.

5. A subi l'examen du service public prescrit pour nomination aux fonctions techniques par l'article 21 de la loi modifiant celle du service public de 1908, et a obtenu un certificat de la commission du service public.

6. (a) Associé acheteur de la maison Mulhall et compagnie, quincaillerie, Ottawa. (b) Appointements annuels, $1,200.

7. Oui.

8. Nommé, le 10 février 1913. Fonctions: vérification du ciment et autres matériaux. Appointements quotidiens, $3, à la date de sa nomination, subséquemment portés à $4, le 1er avril 1913.

9. Il était, paraît-il, inspecteur du ciment pour la ville d'Ottawa.

10. Non. Congédié le 13 décembre 1913 pour avoir illégitimement aliéné environ 50 barils de ciment, qui furent subséquemment remis au département.

PAIEMENTS A TRUDEL ET McADAM.

* M. PROULX demande:

1. Quelles sommes le Gouvernement ou les ministères ont-ils payées, entre le 1er novembre 1911 et le 9 février 1914 à la société Trudel et McAdam, d'Ottawa, ou à aucun des membres de la dite société?

2. Entre les dates susdites, quels services ont été rendus au Gouvernement par ladite société ou aucun de ses membres?

M. S. HUGHES:

1. Trudel et McAdam, 15.

2. Réfection d'un wagon particulier.

AUTOMOBILE DU DEPARTEMENT DE LA MILICE.

* M. PROULX demande:

1. Au sujet de la visite du ministre de la Milice et de la Défense, et de sa suite, en Europe, en 1913, a-t-il été loué des automobiles en Angleterre pour l'usage du groupe des voyageurs? Dans l'affirmative, combien, de qui, et à combien par jour?

2. Les dites automobiles ont-elles été envoyées d'Angleterre pour rencontrer les voyageurs à quelque point du continent? Dans l'affirmative, à quel endroit sur le continent ces automobiles ont-elles été envoyées?

3. A quels endroits les membres du parti ont-ils été transportés par les automobiles?

4. Pendant combien de temps le ministre de la Milice et sa suite se sont-ils servi de ces automobiles?

5. Quel est le montant total payé pour l'usage des dites automobiles?

6. Quel est le coût total du voyage depuis le moment où le ministre et sa suite ont quitté le Canada jusqu'à leur retour ici?

M. S. HUGHES:

1. Oui; moyenne quotidienne de sept voitures. De la compagnie de voitures à moteurs Wolseley. Divers prix selon la capacité de la voiture et le nombre des milles parcourus, outre la rémunération du conducteur et frais.

2. Oui, à Boulogne.

3. Tout le nord et le nord-est de la France, où se faisaient les manœuvres, ainsi qu'en Suisse et aux manœuvres en Angleterre.

4. Du 3 septembre au 17 octobre.

5. $6,904.26.

6. Réponse, le 4 courant.

* M. PROULX demande:

1. Combien le ministère de la Milice a-t-il acheté d'automobiles durant l'année 1913, et quel est le coût de chacune d'elles?

2. Ont-elles été achetées après demande de soumissions ou à vente privée?

3. Combien des dites automobiles sont en usage à Ottawa, et à quels endroit ou endroits sont-elles en garage lorsqu'elles ne servent pas?

4. Combien coûte, par mois, le garage de chacune?

5. Quels sont les noms des chauffeurs employés à conduire ces automobiles et quels sont les gages de chacun par mois?

6. Quelle somme le ministère de la Milice et de la Défense, a-t-il payée durant les années 1912 et 1913 pour les réparations, l'équipement et l'entretien de ces automobiles?

M. S. HUGHES:

1. Rien.

2, 3, 4 et 5. Réponse au n° 1.

6. $8,644.92 pour tout le Canada.

TRAIN SPECIAL POUR LE DEPARTEMENT DE LA MILICE.

* M. PROULX demande:

1. Y a-t-il eu un train spécial pour transporter le ministre de la Milice et le général sir Ian Hamilton dans leur tournée d'inspection durant l'été de 1913?

2. Dans l'affirmative, combien a coûté ce dit train?

3. Quel a été le coût total de la tournée d'inspection?

M. S. HUGHES:

1. Oui.

2. $10,000.

3. $20,740.

LE GENERAL SIR IAN HAMILTON.

* M. PROULX demande:

1. Le ministre de la Milice et de la Défense, l'honorable colonel Sam. Hughes, ou quelques personnes, à sa connaissance et avec son consentement, ont-ils expédié à titre de cadeau au général sir Ian Hamilton le cheval qu'on avait procuré à ce dernier pour son usage lors de l'inspection qu'il a faite de la milice canadienne durant l'été de 1913?

2. Dans l'affirmative, à quelle date le cheval a-t-il été expédié à sir Ian Hamilton?

3. Le cheval a-t-il été expédié avant la réception par le Gouvernement du rapport de sir Ian Hamilton?

4. Quel a été le prix d'achat du cheval et sur quels fonds, crédit ou évaluation cet achat a-t-il été fait?

5. Sir Ian Hamilton a-t-il accusé réception de ce cheval? Dans l'affirmative, quelle est la date de cet accusé de réception?

M. S. HUGHES:

1. Oui.

2. Le 3 août 1913.

3. Non.

4. Prix d'achat, $175. Payé avec tous les autres frais effectués pour lui-même ou d'autres.

5. Oui, le 19 avril 1913.

TOURNEE MILITAIRE.

* M. PROULX demande:

1. A-t-on signalé au ministre de la Milice un article paru dans le "Citizen" d'Ottawa du 7 novembre 1913, ainsi conçu:

"Excursion militaire—La scène du combat sera au Green's-Creek. Des arrangements ont été faits pour une excursion des officiers d'état-major de la garnison d'Ottawa, aujourd'hui et samedi, sous le commandement du colonel Hemming, de la troisième division militaire. Des automobiles partiront de la salle d'exercices à midi pour visiter les environs de Green's-Creek."

2. Par ordre de qui des officiers de milice font-ils des excursions en automobiles?

3. Est-il permis aux soldats de se servir d'automobiles de la même manière que les officiers? Dans la négative, pourquoi?

4. Un règlement a-t-il été passé pour défendre aux officiers de la milice canadienne d'aller à pied?

M. SAM HUGHES:

1. Non.

2. Par ordre du département. (Règlements pour la solde et les allocations, article 513a.)

BATAILLE SIMULEE.

* M. PROULX demande:

1. Le ministre de la Milice et de la Défense sait-il que la dépêche suivante a été publiée dans la presse canadienne le 21 octobre 1913:

"Soldats pour le beau temps—tenus à l'abri de la pluie.—Bataille simulée organisée pour le jour d'Actions de grâce remise de crainte que les défenseurs de Toronto prennent froid. Toronto, 20 octobre.—La bataille simulée qui a lieu d'ordinaire le jour d'Actions de Grâce n'a pas eu lieu aujourd'hui. Les autorités militaires de Toronto ne voulaient pas que les braves défenseurs courussent le risque de prendre froid, quand le jour s'est levé terne et pluvieux, ils décidèrent que la batille n'aurait pas lieu. On s'est bien amusé ici du fait que les régiments ne voulaient pas défendre la ville pendant un orage."

2. Le ministre s'est-il enquis des faits signalés dans la dite dépêche? Dans l'affirmative, quelle décision a-t-il prise? Dans la négative, fera-t-il faire une enquête?

3. Un règlement a-t-il été passé pour exempter la milice, en cas de pluie ou de froid, de faire des exercices de même nature que ceux accomplis avant le jour d'Actions de Grâce de 1913?

M. SAM. HUGHES:

1. Non.

2. Non.

3. Non.

SERVICE DE LA POSTE A INVERNESS.

M. A. W. CHISHOLM demande:

Vu la réponse donnée par le ministre des Postes à l'effet que le 17 octobre dernier des boîtes à lettres ont été installées sur les rues du village de Chesley, Bruce-Sud, dont la population est de 1,710, le département se propose-t-il d'accorder les mêmes facilités postales à la ville d'Inverness (N.-E.), qui a une population de 3,500?

M. PELLETIER: La population d'Inverness, au dernier recensement, était de 2,799 habitants. Les recettes postales du dernier exercice financier ont été de $2,821.61. Les recettes de la poste de Chesley, dans Bruce-Sud, pour le dernier exercice financier, ont été de $5,346.93. Dans la réponse en question, la population de Chesley a été donnée comme étant

de 1,734. Ainsi qu'on l'a déjà déclaré à ce propos, le département des Postes ne tient pas compte, quand il examine les demandes pour le service des boîtes à lettres dans les rues, autant du chiffre de la population que du montant des affaires de la poste et de la nécessité d'une telle facilité dans l'intérêt du public.

LE CAMP DE PETAWAWA.

M. SINCLAIR demande:

1. Le département de la Milice et de la Défense a-t-il dépensé des fonds pour établir un service d'agents secrets à Petawawa, au cours de l'exercice 1912-13?
2. Dans l'affirmative, quel montant brut a été dépensé à cette fin?
3. Quel était l'objet en vue, en employant ces agents?
4. Combien étaient employés?
5. Des agents secrets ont-ils été employés aux camps militaires pendant la saison de 1913? Dans l'affirmative, où?

M. SAM HUGHES:

1. Oui, pour des services provinciaux et autres.
2. $572.85.
3. Répondu au n° 1.
4. Deux.
5. Non.

LICENCES POUR VIVIERS A HOMARDS.

M. SINCLAIR demande:

1. Des licences ont-elles été accordées en 1913 à des particuliers, firmes ou corporations pour l'exploitation de viviers pour y conserver les homards pris au cours de la saison de pêche en vue de les vendre pendant la saison prohibée?
2. Dans l'affirmative, quels sont les noms et domiciles de ceux qui ont obtenu ces licences?

M. HAZEN:

1. Oui.
2. E. L. Conley, Leonardville (N.-B.); L. C. Watt, North-Head (N.-B.); Gardiner & Doon, St. Andrews (N.-B.).

LE MARIN JOSEPH LEBLANC.

M. SINCLAIR demande:

Relativement aux réponses faite le 11 février courant aux questions relatives au décès du marin Joseph LeBlanc, du steamer "Canada" —le très honorable premier ministre a-t-il répondu à la requête de madame Marguerite Richard, demandant que le corps du dit marin soit expédié à Port-Félix, N.-E., pour y être enterré aux frais du gouvernement? Dans l'affirmative, quelle a été sa réponse?

M. HAZEN:

La lettre en question a été transmise au département du Service Naval, et le sous-ministre de ce département y a répondu le 12 septembre 1913, disant que le frère de Mme Richard avait déjà été enterré dans le cimetière catholique romain de la Côte-des-Neiges.

PILOTAGE SUR LE SAINT-LAURENT.

M. GRAHAM demande:

1. L'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-elle été attirée sur la note qui suit parue dans le dernier rapport annuel de l'association des assureurs de Liverpool:

"Le comité est maintenant heureux de pouvoir déclarer que, comme conséquence de plaintes réitérées, la question du pilotage sur le Saint-Laurent a fait l'objet d'une enquête complète par une commission royale. On espère ardemment que, dans l'intérêt des vaisseaux qui fréquentent ce fleuve et dont le nombre et le tonnage vont sans cesse augmentant, les recommandations de la commission pour l'amélioration de l'organisation et de l'administration du pilotage, auront pour effet de réduire d'une façon matérielle les dangers de la navigation dans cette importante voie de communication par eau."

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de mettre en pratique les recommandations de la commission royale?

M. HAZEN:

1. Oui.
2. En autant que faire se peut, le ministère a approuvé et mis en force toutes les recommandations faites par la commission royale au sujet du pilotage, qui concernent l'administration de service. Quelques-unes de ces recommandations ne peuvent être mises en force, à moins que l'on amende la loi concernant la marine du Canada, chapitre 113, S.R.C. Les amendements nécessaires seront étudiés avec le bill relatif à la révision et à la codification de la loi de la marine du Canada, que j'ai l'intention de soumettre à l'approbation du Parlement.

BUREAU DU TELEGRAPHE A DUNVEGAN.

M. OLIVER demande:

1. Sur quel terrain se trouve situé le bureau de télégraphe du Gouvernement à Dunvegan?
2. A quelle distance se trouve-t-il du poste de la baie d'Hudson et de la traverse?
3. Quelle est la différence d'élévation entre le bureau de télégraphe et le poste de la baie d'Hudson?

M. ROGERS:

1. Subdivision nord de Dunvegan sur le quart sud-est de la section 20, canton 80, rang 4, à l'ouest du 6e méridien.
2. Un mille et demi.
3. 650 pieds au-dessus du poste de la baie d'Hudson.

DEPENSES POUR LES CONSTRUCTIONS DE LA MILICE.

M. LAW demande:

Quelle est la somme totale de la dépense projetée d'après le budget de 1914-15 aux chapitres des travaux publics pour casernes, salles d'exercices militaires, arsenaux, bâtiments destinés à l'artillerie et travaux publics en général, qui seront attribués au service militaire?

M. ROGERS: $2,530,000.

BUREAU DE POSTE DE YARMOUTH-NORD.

M. LAW demande:

1. Quels ont été les revenus (et de quelles sources) du bureau de poste de Yarmouth-nord, pour l'exercice terminé le 30 juin 1911?
2. Quels ont été les revenus de même nature pour l'exercice terminé le 30 juin 1913?

M. PELLETIER: Source des revenus ; vente de timbres et commission sur les émissions de mandats postaux. Revenus pour l'année terminée le 30 juin 1911, $1,592.20; 1913, $1,252.18.

LE CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL ET MONTREAL.

M. LEMIEUX demande:

1. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur la résolution suivante adoptée par le bureau de commerce de Montréal le 11 février:

"Résolu,—Que le conseil du bureau de commerce de Montréal regrette beaucoup qu'aucune mesure ne soit prise en vue d'établir un raccordement direct entre le national Transcontinental et Montréal, bien que ce raccordement soit nécessaire au point de vue de l'intérêt du pays en général et spécialement du district de Montréal;

"Que la construction de cette ligne de raccordement sera d'un grand avantage pour le commerce de Montréal et des districts avoisinants, et qu'elle contribuera au développement plus rapide de l'immense étendue de l'important territoire qui s'étend entre la ligne principale du national Transcontinental et la partie nord du district de Montréal;

"Que, en conséquence, ce conseil demande instamment au Gouvernement canadien de faire adopter sans délai une loi pourvoyant à la construction d'un embranchement fournissant le raccordement désiré entre Montréal et le national Transcontinental, cet embranchement devant partir d'un point convenable de la ligne principale et se diriger vers le sud-est jusqu'à Montréal par la ligne la plus courte praticable; et les conditions de la construction de cet embranchement devant être les mêmes que celles qui sont spécifiées dans ces lois qui régissent le national Transcontinental quant à la construction de la division de l'est."

2. Quelles mesures le Gouvernement se propose-t-il de prendre à cet égard?

M. BORDEN:

1. Oui.

2. L'action du Gouvernement sera annoncée en temps voulu.

HOMARDS ŒUVES.

M. LAW demande:

1. Combien de homards œuvés ont été placés dans l'étang à homards de Long-Beach, St. Mary's, comté de Digby?
2. Quel en a été le coût chaque année?
3. Quel montant le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il dépensé pour le dit étang depuis son acquisition?
4. Combien de homards ont été retirés de cet étang?
5. Où ces homards ont-il été distribués?

[M. Rogers.]

M. HAZEN:

1. 196, mais l'étang n'étant pas complètement terminé il n'a été complété qu'en partie.

2. 1913, 25 cents chacun.

3. $10,089.85.

4. 169.

5. Central-Cove, 31; Cap St. Mary, 12; Whale-Cove, 4; East-Ferry, 3; Free-Port, 17; Victoria-Beech, 30; Church-Point, 2 ; Metagh, 3; Parker's-Cove, 37; Gulliver's, 10; Mink-Cove, 6; Tommies-Beech, 4; White's-Cove, 7; Petite-Rivière, 3; total 169.

RESERVE INDIENNE DE TOBIQUE.

M. CARVELL demande:

1. Quelles personnes ou firmes ont été autorisées à couper du bois sur la réserve indienne de Tobique?
2. Quelle quantité a été coupée par chaque personne ou firme?
3. Quel montant a été payé par chacune à titre de droit de coupe ou droit de souche, ou les deux?
4. Ces personnes ou firmes ont-elles été autorisées à abattre du bois mort ou du bois vert, ou les deux?
5. Les droits de coupe, comme susdit, ont-ils été accordés par voie de soumissions publiques?
6. Dans la négative, quelle méthode a été suivie à cet effet?

M. ROCHE:

1. Durant le dernier exercice, M. B. F. Smith a été autorisé à abattre les arbres brûlés, sur la rive sud de la rivière Tobique.

2. La quantité abattue n'est pas connue, car les rapports de l'agent des Indiens ne sont pas encore reçus.

3. Aucun droit de coupe n'a encore été payé.

4. Personne n'a été autorisé à abattre des arbres verts ou en partie verts.

5. L'agent des Indiens de l'endroit a demandé des soumissions.

6. Répondu sous le n° 5.

LE CAS DE F. PEDLEY.

M. BOULAY demande:

M. F. Pedley, surintendant des affaires indiennes, a-t-il été démis? Si non, pourquoi est-il parti, pour quelles raisons, et y a-t-il eu enquête dans son cas?

M. ROCHE:

Non. M. Pedley a démissionné après qu'une enquête eût été faite.

LISTES ELECTORALES DU COMTE DE HANTS.

M. MACDONALD demande:

1. Le département de la Marine et des Pêcheries sait-il que Jas. D. Denison, de Mount-Douson, gardien de phare, est, dit-on reviseur des listes électorales dans l'un des districts de revision du comté de Hants?

2. Dans la négative, le département voudrait-il vérifier cette assertion?
3. Quelle est la règle adoptée par le département à l'égard de ceux de ses employés qui agissent en cette qualité?

M. HAZEN:

1. Il n'est pas à la connaissance du département de la Marine et des Pêcheries qu'il existe un phare à un endroit nommé Mount-Douson ni un gardien de phare du nom de Jas. D. Denison.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

EDIFICE PUBLIC A BRANTFORD.

M. NESBITT demande:

1. Quelle pierre a été spécifiée pour être employée par l'architecte pour la construction de l'édifice à Brantford?
2. Devrait-elle être prise au Canada?
3. Quelle en était la valeur estimative?
4. De qui a-t-elle été achetée?
5. Où a-t-elle été achetée?
6. Quel était l'entrepreneur chargé de tailler la pierre?
7. Où était-il domicilié lorsque l'entreprise a été donnée?

M. ROGERS:

1. Le contrat spécifiait la pierre de Georgetown, Ontario.

2. Oui.

3. Aucune estimation spéciale n'a été faite pour la pierre.

4. On a employé la pierre de Berea, Ohio; vu que les prix mentionnés par l'entrepreneur, dans sa soumission, étaient considérablement plus bas que le prix de la pierre de Georgetown; sa soumission a été acceptée.

5. Berea, Ohio.

6 et 7. La taille de la pierre était comprise dans le marché fait avec P. H. Secord et Fils, Limitée, Brantford.

INDEMNITE SESSIONNELLE.

M. DELISLE demande:

1. Est-il à la connaisance du Gouvernement que l'honorable Frédéric Debartzch Monk, député du comté de Jacques-Cartier a été absent de cette Chambre pendant toute la dernière session de ce Parlement?
2. Est-il à la connaissance du Gouvernement que l'honorable Frédéric Debartzch Monk, malgré son absence de cette Chambre pendant la dernière session, a retiré intégralement son indemnité sessionnelle pour la dernière session du Parlement?

M. BORDEN: L'item suivant a été inclu dans le budget du présent exercice:

Pour autoriser le paiement de l'indemnité sessionnelle complète aux membres de la Chambre des communes—jours d'absences pour cause de maladie ou d'affaires publiques, durant la présente session— nonobstant les dispositions du chapitre 10 des statuts revisés, intitulé loi concernant le Sénat et la Chambre des communes, ou tout amendement à ladite loi, $17,965.

A même ce crédit que le Parlement a voté, un certain nombre de membres de cette Chambre, appartenant aux deux partis, ont touché certaines sommes auxquelles une stricte interprétation de la loi ne leur donnait pas droit. Il y a eu des absences pour cause de décès, pour cause de maladie et pour cause d'affaires publiques. Les députés mentionnés sont: M. Bickerdike, M. Cash, M. Chabot, M. Clare, M. Elson, M. Foster (Toron-nord), M. Fowler, M. Haggart, M. Monk, M. Thompson (Yukon), M. Tobin et M. Lamarche. L'honorable M. Frédéric Debartzch Monk a été retenu chez lui par la maladie pendant toute la session et il a touché son indemnité sessionnelle, en vertu de la loi que je viens de mentionner.

FACTAGE RURAL DANS L'ALBERTA.

M. BUCHANAN demande:

1. Combien de routes postales rurales ont été établies dans l'Alberta?
2. Où se trouvent-elles?
3. Un service quotidien est-il fait sur quelques-unes de ces routes?

M. PELLETIER:

1. 37.

2. Bittern Lake No 1, (via Halley); Bremner No 1, (via East Clover Bar); Brightview No. 1, (via Scottdale); Calgary No. 1, (via Millarville); Calgary No. 3, (via Freshfield); Calgary No. 4, (via Simons Valley); Clive No. 1, (via Fountaintown); Clover Bar No. 1, (via West Salisbury); Crossfield No. 1, (via Rumworth); Delburne No. 1, (via Balermo); DeWinton No. 1, (via Gladys); Dunstable No. 1, (via Manola); Dunstable No. 2, (via Rich Valley); Edgerton Station No. 1, (via Prospect Valley); Edmonton No. 1, (via Namao); Edmonton No. 2, (via New Lunnon); Fishburne No. 1, (via Yarrow Bridge); Halkirk No. 1, (via Foreman); High River No. 1, (via Tongue Creek); Innisfail No. 1, (via Markerville); Lacombe No. 1, (via Rimbey); Lacombe No. 2, (via Brooksley); Lacombe No. 3, (via Lochinvar); Leduc No. 1, (via Conjuring); Leduc No. 2, (via Beaumont); MacLeod No. 1, (via Standoff); New Norway No. 1, (via Highland Park); Okotoks No. 1, (via Lineham); Penhold No. 1, (via Pine Lake); Red-Deer No. 1, (via Pitcox); Red-Deer No. 2, (via Coal Banks); Rivière qui Barre No. 1, (via Belvedere); Sedgewick No. 1, (via Leopoldville); St-Albert No. 1, (via Villeneuve); Tees No. 1, (via Crooksley); Wetaskiwin No. 1, (via Yeoford).

3. Oui. Innisfail No. 1; Lacombe No. 1.

DIRECTEUR DU BUREAU DE POSTE D'AVIGNON.

M. MARCIL demande:

1. Le ministre des Postes a-t-il pris quelque mesure dans le cas du maître de poste de Avignon (P.Q.), et de son assistant au sujet de leurs agissements, tel qu'énoncé dans le document suivant soumis à la Chambre par le ministre le 22 janvier dernier en réponse à un ordre de la Chambre:

"Comité conservateur de la paroisse de Saint-Alexis, comté de Bonaventure (P.Q.).

"A une assemblée des membres du comité conservateur de cette paroisse, convoquée pour ce jour, étaient présents: Thomas Lévesque, maire, Octave Martin, maître de poste; Joseph Arsenault, assistant maître de poste; Ludger Gallant, marchand; Johnny O. Martin, Joseph O. Martin, Grégoire Dumas, Jérôme L. Pitre, Thomas Doucet et Thomas C. Gallant.

"Proposé par Thomas Lévesque et résolu unanimement qu'un vote de remerciements soit envoyé à M. David Champoux, comté de Ristigouche, Bonaventure (P.Q.), pour l'intérêt qu'il a pris, au changement qu'il a obtenu du ministre des Postes, Ottawa, concernant le bureau de poste d'Avignon (P.Q.).

"Proposé par Ludger Gallant et secondé par Jérôme L. Pitre, que les membres de ce comité sont d'avis, que pour l'intérêt du parti, il serait nécessaire de transférer le bureau de poste de Saint-Benoit, comté de Bonaventure (P.Q.), à M. George Roy, vu que le maître de poste actuel, M. Edouard LeGresley, s'est mêlé de politique aux dernières élections fédérales, et qu'une copie des résolutions de ce comité, en date du 6 février, et du 4 mars 1912, soit envoyée à M. David Champoux.

"Mathias Blaquière,
Président.

"Copie conforme,
"Joseph Arsenault,
"Secrétaire.

"3 février 1913."

2. Si le ministre n'a pas pris de mesure dans l'espèce, pourquoi?

3. Quel est le directeur du bureau de poste à Avignon, et est-il encore président ou secrétaire du dit comité conservateur?

M. PELLETIER:

1 et 2. M. Mathias Blaquière n'a été nommé directeur du bureau de poste d'Avignon que le 12 mars 1913.

3. Le directeur du bureau de poste d'Avignon est M. Mathias Blaquière. Le département ignore s'il est président d'un comité conservateur.

DESTITUTIONS A TROIS-RIVIERES.

M. BUREAU demande:

A la demande de qui et pour quelles raisons Georges Frigon et Auguste Cooke ont-ils été renvoyés du poste qu'ils occupaient parmi le personnel du bureau de poste de Trois-Rivières?

M. PELLETIER: M. Georges Frigon et M. Auguste Cooke étaient employés au bureau de poste des Trois-Rivières durant le bon plaisir du ministre des Postes. Ils n'avaient pas été nommés sous l'empire de la loi du service civil, et pouvaient être destitué en aucun temps, par un arrêté du ministère des Postes. Ces employés ont été congédiés le 6 et le 10 janvier 1914, respectivement, leurs services n'étant plus requis.

(La séance, suspendue à 6 heures, est reprise à 8 heures.)

Reprise de la séance.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

M. Clarke (Essex).—Copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, témoignages entendus, rapports, etc., de record dans le département des Douanes, se rapportant à la destitution de Frederick Forster, sous-percepteur des douanes à Kingsville (Ont.); aussi, si une enquête a été tenue, liste des noms de tous les témoins, copie de la preuve faite; aussi, copie de tous les documents se rapportant à la nomination de son successeur.

M. Clarke (Essex).—Copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, témoignages entendus, rapports, etc., de record dans le département des Postes, se rapportant à la destitution de James H. Smart, maître de poste à Kingsville (Ont.); aussi, si une enquête a été tenue, liste des noms de tous les témoins; copie de la preuve faite; aussi, copie de tous les documents se rapportant à la nomination de son successeur.

M. Clarke (Essex).—Copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, témoignages entendus, rapports, etc., de record dans le département des Douanes, se rapportant à la destitution de Ralph Harris, sous-percepteur des douanes à Pelee-Island (Ont.); aussi, si une enquête a été tenue, liste des noms de tous les témoins; copie de la preuve faite; aussi, copie de tous les documents se rapportant à la nomination de son successeur.

M. Clarke (Essex).—Copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, témoignages entendus, rapports, etc., de record dans le département des Douanes, se rapportant à la destitution de Aylmer Orton, officier de douanes à Windsor (Ont.); aussi, si une enquête a été tenue, liste des noms de tous les témoins; copie de la preuve faite; aussi, copie de tous les documents se rapportant à la nomination de son successeur.

M. Clarke (Essex).—Copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, témoignages entendus, rapports, etc., de record dans le département de l'Intérieur, se rapportant à la destitution de Andrew Darragh, fonctionnaire de l'immigration à Windsor (Ont.); aussi, si une enquête a été tenue, liste des noms de tous les témoins; copie de la preuve faite; aussi, copie de tous les documents se rapportant à la nomination de son successeur.

M. Clarke (Essex).—Copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, témoignages entendus, rapports, etc., de record dans le département de l'Intérieur, se rapportant à la destitution de John Halstead, officier d'immigration, à Windsor (Ont.); aussi, si une enquête a été tenue, liste des noms de tous les témoins; copie de la preuve faite; aussi, copie de tous les documents se rapportant à la nomination de son successeur.

M. Oliver.—Copie de tous les documents nécessaires pour fournir des renseignements complets concernant le nolisement, l'armement et les instructions du "Karluk" et des vaisseaux auxiliaires, les noms, grades, soldes et conditions d'engagement des officiers et hommes d'é-

quipage et de toutes communications reçues de M. V. Stefanson ou tout autre membre de l'expédition, ou de toute autre personne ayant reçu une semblable communication, écrite après le départ de l'expédition pour l'océan Arctique.

M. Chisholm (Inverness).—Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance, bordereaux de paie, pièces justificatives et documents de toutes sortes concernant de quelque manière que ce soit les réparations ou le prolongement du quai de Finlay-Point, Mabou, comté d'Inverness, pendant l'année 1910-11.

M. Chisholm (Inverness).—Copie de toute correspondance, télégrammes, soumissions et autres documents se rapportant, de quelque manière que ce soit à la fourniture du charbon à la homarderie de Margaree durant les années 1910-11, 1911-12, 1912-13 et 1913-14.

M. Chisholm (Inverness).—Copie de tous télégrammes, correspondance, requêtes et documents de toutes sortes se rapportant, de quelque manière que ce soit, à la construction projetée d'une salle d'exercices ou arsenal dans la ville d'Inverness, comté d'Inverness (N.-E.).

M. Chisholm (Inverness).—Copie de tous télégrammes, correspondance et documents de toutes sortes se rapportant, de quelque manière que ce soit, au renvoi ou à la suspension de ses fonctions, de Dan Cormier, officier à la station de sauvetage de Eastern-Harbour, comté d'Inverness (N.-E.).

M. Chisholm (Inverness).—Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, et documents de toute nature se rapportant, de quelque manière que ce soit, à la construction projetée d'un phare à Red-Cape, Margaree-Harbour, comté d'Inverness.

M. Chisholm (Inverness).—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance de toute espèce se rapportant en quelque manière aux réparations requises à la jetée de Margaree-Harbour, comté d'Inverness, reçus en 1912-13 et 1913-14.

M. Chisholm (Inverness).—Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance de toute nature, bordereaux de paie, pièces de comptabilité, etc., se rapportant en quelque manière à la dépense de deniers pour les barrages de dérivation sur la rivière Margaree à Margaree et North-East-Margaree, en 1911-12 et 1912-13.

M. Chisholm (Inverness).—Copie de toutes lettres, dépêches télégraphiques, correspondance et requêtes demandant en quelque manière que ce soit la dépense d'argent pour les travaux suivants, et reçues au cours des années 1911-12, 1912-13 et 1913-14: Fermeture du goulet d'entrée, côté nord, au havre de Port-Hood; reconstruction du quai public à Port-Hood; prolongement du quai à Judique; formation d'un havre artificiel à Troy-Pond; ouverture d'un chenal à Loch-Ban, lac Ainslie; ouverture d'un chenal dans le havre d'Inverness; réparations au brise-lames du havre de Margaree et la construction d'un brise-lames ou de brise-lames à l'ouest du chenal dans ce havre; construction d'un quai à Dunvegan; construction d'un quai à Chimney-Corner; réparations au refuge des bateaux à Friar's-Head; réparations et prolongement de la jetée à Saint-Joseph; dragage à Grand-Etang; construction d'une jetée à Cheticamp-Point, et prolongement de la jetée à Cap-Rouge.

M. Gauvreau.—Copie de la liste de paie, avec noms et résidence de ceux qui ont travaillé au quai de l'ouest de la rivière Verte, Témiscouata; le nombre de jours fournis par chacun; le montant que chacun a reçu; qui a ou qui ont signé le ou les reçus pour les dits montants, sur la dite liste de paie ou autrement; et cela pour les travaux exécutés; (1) en 1912, (2) en 1913.

M. Gauvreau.—Copie de la liste de paie, avec noms et résidence, de tous ceux qui ont été employés aux travaux du quai de l'Ile-Verte, comté de Témiscouata; le nombre de jours que chacun a fournis aux dits travaux; le montant reçu par chacun; qui a ou qui ont signé le reçu ou les reçus pour les dits montants; et cela pour les travaux durant l'été de 1912, et durant l'été de 1913.

M. Gauvreau.—Copie de la liste de paie de tous les soldats qui ont fait le camp de Lévis l'été dernier, 1913; le nom et les résidences de tous les officiers et de tous les soldats qui y ont pris part; le nombre de jours que chacun d'eux a fournis; le montant reçu par chacun d'eux; les noms de ceux qui ont signé les reçus sur les listes de paie pour chacun des dits montants d'argent payé; le montant de la paie, pour chaque jour d'exercice militaire; pour les soldats, les lieutenants, les capitaines et les majors, respectivement.

M. Marcil (Bonaventure).—Copie de toutes plaintes portées contre John A. Campbell, maître de poste à New-Richmond (P.Q.), et de toute correspondance se rapportant à tout changement demandé quant à ce bureau.

M. Marcil (Bonaventure).—Copie de tous les documents se rapportant à la nomination et de la destitution de Ben V. Willett, gardien de phare à Pointe-Duthie (P.Q.), et à la nomination de James Doddridge, comme remplaçant, comme aussi au changement proposé par lequel ce phare serait transféré au quai de Maria.

M. Marcil (Bonaventure).—Copie des accusations portées contre Mme Marguerite Fair, maîtresse de poste à Black-Cape (P.Q.), au sujet desquelles M. Louis Taché, de Rimouski, a été autorisé à faire une enquête, et copie du rapport sur la dite enquête, si une enquête a eu lieu.

M. Marcil (Bonaventure).—Copie de tous documents concernant la réparation et l'amélioration du chemin de Matapédia dans les comtés de Rimouski et de Bonaventure.

M. Marcil (Bonaventure).— Copie de tous documents relatifs au renvoi d'office du directeur de la homarderie de Port-Daniel-ouest (P.Q.), M. Edmond Dea et à la nomination de son successeur.

M. Maclean (Halifax).—Copie de tous contrats, soumissions, mémoires, bordereaux de paie, pièces justificatives, correspondance, papiers et documents, etc., se rapportant aux travaux exécutés au quai du Gouvernement à Croft's-Cove, comté de Lunenburg, en 1912.

M. Knowles.—Copie de tous documents relatifs à la sous-agence des terres à Gravelburg (Sask.).

M. Knowles.—Copie de tous documents relatifs à l'édifice public de Gravelburg, depuis le 1er janvier 1912.

M. Knowles.—Copie de tous documents relatifs à l'emploi d'Arthur Dubuisson, comme agent d'immigration à Gravelburg (Sask.), et de tous documents indiquant les argents payés au dit Arthur Dubuisson et le travail accompli par lui.

M. Knowles.—Copie de tous papiers concernant l'édifice de l'immigration à Gravelburg (Sask.), depuis le 1er janvier 1912.

M. Knowles.—Copie de tous papiers se rapportant au ¼ S. O. 23-16-12 à l'ouest du 3e méridien.

M. Knowles.—Copie de tous documents relatifs au ¼ N.-E. de la section 22, township 11, rang 5, à l'ouest du 3e méridien.

M. Séguin.—Copie de toutes correspondances, lettres, télégrammes, requêtes et autres documents quelconques relatifs la destitution de M. Jos. Sergius Archambault, comme maître de poste de la ville de Terrebonne et à la nomina-

tion de M. Georges Beausoleil comme son remplaçant.

M. Gauvreau.—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, rapports, actes, honoraires payés aux avocats, et autres papiers relatifs à un achat de terrain de Mme Chs F. Bertrand et Arthémise Dionne se rapportant aux travaux exécutés sur le côté sud-ouest de Rivière-Verte, l'Islet, dans le comté de Témiscouata.

M. Lemieux.—Copie de tous papiers, correspondance et autres documents concernant la propriété sauvage n° 130A, située dans la réserve de Caughnawaga (P.Q.).

M. Bourassa.—Etat donnant le nom du maître de poste de la paroisse de Saint-Romuald, dans le comté de Lévis, qui a été destitué après le mois de septembre 1911, les raisons de sa démission, la nature des plaintes portées contre lui, le nom des personnes qui ont porté ces plaintes, ainsi que copie de toutes correspondances et télégrammes s'y rapportant, le nom du commissaire enquêteur et rapport d'enquête, si enquête il y a eu, ainsi que de tous les témoignages entendus en l'enquête, la liste des noms des personnes qui ont recommandé le remplaçant, et le nom des personnes qui représentaient le Gouvernement à cette enquête; aussi, état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés ou à solder par tout département en rapport avec les susdits renvoi et enquête, noms des personnes qui ont retiré quelque montant d'argent ou produit leur compte en rapport avec cette enquête, avec indication du montant retiré ou réclamé par chacune d'elles.

M. Bourassa.—Etat donnant le nom du maître de poste de la paroisse de Notre-Dame de Charny, dans le comté de Lévis, qui a été destitué après le mois de septembre 1911, les raisons de sa démission, la nature des plaintes portées contre lui, le nom des personnes qui ont porté ces plaintes, ainsi que copie de toutes correspondances et télégrammes s'y rapportant, le nom du commissaire enquêteur et rapport d'enquête, si enquête il y a eu, ainsi que de tous les témoignages entendus en l'enquête, liste des noms des personnes qui ont recommandé le remplaçant, et les noms des personnes qui représentaient le Gouvernement à cette enquête; aussi, état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés ou à solder par tout département en rapport avec les susdits renvoi et enquête, noms des personnes qui ont retiré quelque montant d'argent ou produit leur compte en rapport avec cette enquête, avec indication du montant retiré ou réclamé par chacune d'elles.

M. Bourassa.—Etat donnant le nom du maître de poste, dans la paroisse de Saint-Henri de Lauzon, dans le comté de Lévis, qui a été destitué après le mois de septembre 1911, les raisons de sa démission, la nature des plaintes portées contre lui, le nom des personnes qui ont porté ces plaintes, ainsi que copie de toutes correspondances et télégrammes s'y rapportant, le nom du commissaire enquêteur et rapport d'enquête, si enquête il y a eu, ainsi que de tous les témoignages entendus en l'enquête; aussi, liste des noms des personnes qui y ont recommandé le remplaçant, noms des personnes qui représentaient le Gouvernement à cette enquête; aussi, état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés ou à solder par tout département en rapport avec les susdits renvoi et enquête, les noms des personnes qui ont retiré quelque montant d'argent ou produit leur compte en rapport avec cette enquête, avec indication du montant retiré ou réclamé par chacune d'elles.

M. Bourassa.—Etat donnant le nom du maître de poste de la paroisse de Saint-Lambert, comté de Lévis, qui a été destitué après le mois de septembre 1911, les raisons de sa démission, la nature des plaintes portées contre lui, le nom des personnes qui ont porté ces plaintes; ainsi que copie de toutes correspondances et télégrammes s'y rapportant, le nom du commissaire enquêteur et rapport d'enquête, si enquête il y a eu, ainsi que de tous les témoignages entendus en l'enquête; la liste des noms des personnes qui ont recommandé le remplaçant et les noms des personnes qui représentaient le Gouvernement à cette enquête; aussi, état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés ou à salder par tout département en rapport avec les susdits renvoi et enquête, les noms des personnes qui ont retiré quelque montant d'argent ou produit leur compte en rapport avec cette enquête, avec indication du montant retiré ou réclamé par chacune d'elles.

M. Graham.—Copie de tous papiers se rapportant de quelque manière que ce soit aux soumissions, au contrat original et au contrat modifié de M. Joseph Gosselin pour la construction des usines à locomotives et wagons à Saint-Malo (P.Q.); ainsi que copie des annonces de demandes de soumissions, du devis, du contrat, du contrat modifié, des rapports des ingénieurs, des recommandations au conseil, des arrêtés du conseil, lettres, télégrammes, minutes ou rapports d'entrevue, et de tous documents relatifs au contrat ou aux amendements qui y ont été apportés.

M. Emmerson.—Copie de tous les rapports, requêtes, mémoires, lettres, télégrammes et autres documents concernant le déplacement, la suspension ou la destitution, par l'administration de l'Intercolonial, de Warren Carter et de Frederick Avard, employés dans le service du transport des marchandises, par l'Intercolonial, à Sackville (N.-B.); et de tous les télégrammes, lettres et autre correspondance de record dans le département des Chemins de fer et des Canaux, ou dans les bureaux de ce chemin de fer à Moncton, ou dans l'un quelconque des départements de l'administration, adressés au ministre des Chemins de fer et des Canaux, ou à l'un ou l'autre des membres du Gouvernement ou des fonctionnaires du département des Chemins de fer et des Canaux ou de l'Intercolonial, par qui que ce soit du comité de Westmoreland (N.-B.), se rapportant en quelque manière que ce soit aux employés susnommés et à leur destitution; et notamment de toutes lettres envoyées à F. P. Brady, surintendant général de l'Intercolonial, par qui que ce soit de Sackville (N.-B.), ou d'ailleurs, et de toute réponse aux documents susmentionnés.

M. Bourassa.—Copie de tous documents, lettres, requêtes, télégrammes et témoignages entendus, rapports, etc., se rapportant aux réclamations de Eugène Demers et de Joseph Olivier, de la paroisse de Saint-Nicolas, comté de Lévis, pour dommages causés par des incendies allumés par des locomotives du chemin de fer de l'Intercolonial et, si des enquêtes ont été tenues, copies de la preuve faite et de tous les documents s'y rapportant.

M. Murphy.—Etat faisant connaître les noms, les traitements et le grades des secrétaires particuliers des membres du gouvernement libéral au 1er octobre 1911, et les noms des secrétaires particuliers employés de temps à autre par les membres du Gouvernement actuel, et le salaire et le grade de chacun d'eux.

M. Kyte.—Etat faisant connaître l'augmentation des taux de transport de bétail, y compris les chevaux, sur l'Intercolonial, en vertu du tarif en vigueur le 1er mai 1913, comparé au tarif en vigueur le 15 avril 1909, pour les distances respectives suivantes:

Au-dessus de	5	et pas plus de	10 milles
"	10	"	15 "
"	15	"	20 "
"	20	"	25 "
"	25	"	30 "
"	30	"	40 "
"	40	"	50 "
"	50	"	60 "
"	60	"	70 "
"	70	"	80 "
"	80	"	90 "
"	90	"	100 "
"	100	"	110 "
"	110	"	120 "
"	120	"	130 "
"	130	"	140 "
"	140	"	150 "
"	150	"	160 "

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU DIVORCE.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est): propose une résolution ainsi conçu:

Cette Chambre est d'avis que la procédure suivie dans les instances de divorces accordés par le Parlement, et les frais exhorbitants qu'elle entraîne sont si peu satisfaisants, sans compter qu'ils sont prohibitifs pour la grande majorité du peuple canadien, que le Gouvernement devrait mettre cette question à l'étude immédiatement en vue d'y porter remède au cours de la présente session.

—Monsieur l'Orateur, la question du divorce offre deux aspects distincts qui méritent peut-être de fixer l'attention de la Chambre. On pourrait, d'une part, inviter le Parlement à édicter une loi ajoutant aux raisons susceptibles de motiver le divorce. Il suffit de jeter un simple coup d'œil sur mon projet de résolution pour se rendre compte que ce n'est pas à cela qu'il tend. D'un autre côté, la Chambre pourrait chercher si la procédure particulière au divorce est la plus satifaisante pour tout le monde et la moins coûteuse pour ceux qui ne sont pas riches.

En quatre des provinces de la Confédération, savoir: l'île du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Anglaise, la juridiction des tribunaux embrasse le divorce. Il n'en est pas ainsi dans les cinq autres provinces, c'est-à-dire dans la Saskatchewan, l'Alberta, le Manitoba, l'Ontario et Québec; de sorte que, sauf dans les quatre provinces en premier lieu nommées, c'est le Parlement fédéral qui a prononcé tous les divorces au Canada depuis l'établissement de la Confédération.

Puisqu'il est incontestablement admis que c'est le Parlement qui prononce le divorce, il doit être également admis qu'il l'accorde par droit ou par faveur. Si le divorce est accordé comme un droit, chaque citoyen du pays devrait assurément avoir un droit égal à réclamer le divorce. D'un autre côté, si le Parlement accorde le divorce à titre de faveur — ce qu'on ne saurait prétendre — il devrait assurément accorder cette faveur à ceux qui en ont le plus besoin, tandis qu'à présent ce sont ceux qui peuvent le plus aisément s'en passer qui en jouissent. Chacun de nous n'a qu'à s'en rapporter à sa propre expérience pour dire si la procédure actuelle est ou n'est pas satisfaisante. C'est un point que j'aborderai un peu plus tard; pour l'instant, je ferai observer que de toutes les nations civilisées de l'univers il n'en est qu'une seule où la procédure se rapproche de la nôtre; c'est la malheureuse Irlande. A lire ce qui se publie depuis un certain temps dans les journaux, on sent bien que l'opinion est assez partagée en ce qui concerne le gouvernement futur de l'Irlande; mais je ne crains pas d'affirmer qu'en aucune partie du monde civilisé il n'y a la moindre divergence d'avis sur la question de savoir si cette nation est depuis 800 ou 900 ans dotée d'un gouvernement modèle ou des lois les plus sages. Et, cependant, l'Irlande est le seul pays où le divorce soit prononcé à peu près de la même manière qu'au Canada.

Pour bien faire comprendre notre position et—qu'on me pardonne de le dire—faire ce que notre procédure a d'absurde et de grotesque, il n'est peut-être pas hors de propos de rappeler ce qu'est la procédure en d'autres pays et ce qu'elle fut à d'autres époques. A venir jusqu'à la réforme, on le sait, le divorce tel que nous le concevons aujourd'hui était chose inconnue de l'Eglise d'Occident. Les auteurs nous apprennent que l'on accordait le divorce a mensa et thoro, ce que l'on appelle aujourd'hui la séparation judiciaire, sans qu'il fût permis à l'une ou à l'autre des parties de se remarier. Avec le temps, on reconnut à l'Eglise d'Occident le droit de ne pas reconnaître, sous prétexte de nullité, certains mariages d'ailleurs validement célébrés.

Je ne veux pas consacrer plus de temps qu'il n'en faut à l'examen de cette question; cependant, pour que l'on se rende bien compte de la coutume, j'appellerai l'attention de la Chambre sur l'importante déposition de monseigneur Moyes, devant la commission royale du divorce et les affaires matrimoniales, vol. 2, page 426. Monseigneur Moyes y déclare qu'il est chanoine de l'archidiocèse de Westminster, prélat de la cour romaine, et qu'il comparaît au nom de l'Eglise catholique sur la demande de l'archevêque de Westminster. On pourra

difficilement m'accuser de tenir un langage susceptible de provoquer une discussion acrimonieuse, puisque je me fonde uniquement sur les faits historiques pour démontrer que si depuis une époque antérieure à la réforme à venir jusqu'à nos jours le divorce tel que nous l'entendons fut chose inconnue, il n'en existait pas moins quinze raisons sur lesquelles on pouvait se fonder pour annuler le mariage. Monseigneur Moyes dit au cours de sa déposition:

Les empêchements que l'Eglise catholique considère comme dirimants et de nature à annuler le mariage sont: 1. L'erreur sur la personne. 2. L'erreur sur la condition (si A épouse B, esclave, croyant que B est libre). 3. Le vœu de chasteté et la profession religieuse antérieurement à la consommation du mariage. 4. La parenté au troisième degré. 5. Le crime (si A, pendant la durée de son mariage avec B, a commis l'adultère avec C, avec promesse de mariage après la mort de B, et si A et C ont attenté aux jours de B, le mariage de A et de C est nul). 6. La différence de religion, c'est-à-dire le mariage entre un chrétien et un infidèle. 7. La crainte et la violence privant le conjoint de sa liberté. 8. Les ordres sacrés comportant le vœu de chasteté. 9. Le lien provenant d'un premier mariage (si l'époux ou l'épouse de l'un des conjoints vit encore). 10. L'honnêteté publique (si l'un des conjoints est solennellement ou publiquement fiancé avec une autre personne). 11. La folie ou l'imbécilité (c'est-à-dire la faiblesse d'esprit incompatible avec le consentement raisonné). 12. L'affinité. 13. La clandestinité. 14. L'impuissance. 15. Le rapt.

Ainsi, bien que l'Eglise d'Occident n'admît, à venir qusqu'à la réforme, aucune raison de rompre le lien matrimonial, les tribunaux religieux reconnaissaient quinze différentes causes entraînant la nullité du mariage. Certains mariages étant susceptibles d'être annulés, ils s'ensuivait nécessairement que les enfants qui en naissaient n'étaient qu'autant de bâtards.

L'Eglise d'Orient, qui était l'Eglise grecque, permit toujours le divorce. Avant la réforme, le tribunal ecclésiastique réclamait le droit exclusif d'instruire les causes matrimoniales, droit que lui reconnaissaient les nations de l'Europe; de sorte que tous les différends matrimoniaux étaient jugés par les tribunaux ecclésiastiques. Après l'établissement de la réforme, en Angleterre, il devint impossible de s'en tenir à l'ancienne procédure, à l'ancien mode d'instruction devant les tribunaux ecclésiastiques, et le peuple anglais se trouva sans institution où il pût obtenir le divorce. Au bout d'un certain temps, on se rendit compte que le Parlement pourrait se prononcer sur cette question comme sur toute autre chose, et à venir jusqu'à l'adoption de la loi dite "Matrimonial Causes Act", de 1857, la coutume s'établit en Angleterre de faire décréter le divorce par un acte du Parlement. Par la suite, des règles furent établies d'après lesquelles il fallait, d'abord, obtenir le divorce a mense et thoro, c'est-à-dire la séparation judiciaire du conjoint coupable, puis le lancement d'un mandat contre le co-défendeur et faire condamner celui-ci au paiement de dommages-intérêts, sinon démontrer au Parlement que l'on avait de bonnes et valables raisons de ne pas recourir à cette procédure.

Enfin, en 1857, il devint évident que la procédure suivie jusqu'à cette époque était peu satisfaisante. Plusieurs tentatives de changement avaient eu lieu; mais, bien que presque tout le monde admît que la procédure était absurde et horriblement coûteuse, par suite de cette répugnance de l'Anglais à prendre une décision, il était presque aussi difficile de modifier la loi à cet égard qu'il était difficile de changer ses dispositions condamnant les gens à la potence pour plus d'une centaine de délits divers.

Enfin, monsieur le juge Maule prononça à Warwick sa fameuse condamnation pour bigamie, condamnation qui, ayant provoqué le fou rire, provoqua l'adoption de la loi qui existe actuellement en Angleterre. Je me permettrai de lire la condamnation prononcée par monsieur le juge Maule, attendu qu'elle a eu une formidable influence sur l'opinion publique en Angleterre.

Sir WILFRID LAURIER: En quelle année?

M. NORTHRUP: En 1845, je crois.

M. CARVELL: Quel est le procès?

M. NORTHRUP: Un individu avait été trouvé coupable de bigamie, et voici la sentence que rendit le juge:

Accusé, vous avez été reconnu coupable sur des preuves claires; vous avez contracté mariage avec une autre femme du vivant de votre épouse légitime. Vous avez commis le crime de bigamie. Vous me dites, et la preuve a démontré, que votre première épouse a quitté son foyer et ses jeunes enfants pour vivre en adultère avec un autre homme. Vous dites que cette poursuite est un moyen d'extorsion de la part de l'adultère. Admettons-le, je dois vous dire que ce sont-là des circonstances dont la loi ne tient pas compte dans votre cas. Vous n'aviez pas le droit de vous faire justice à vous-même. Tout Anglais doit savoir que lorsqu'un tort est causé, la loi, je devrais peut-être dire la constitution, offre un remède. Ecoutez-moi et je vous dirai ce que vous auriez dû faire. Aussitôt que vous avez connu l'adultère de votre épouse, vous auriez dû vous rendre chez un avocat et lui ordonner d'intenter une poursuite contre le séducteur de votre femme.

Vous auriez dû préparer vos preuves, renseigner votre avocat, démontrer la justice de votre cause et vous rappeler qu'il fallait de toute nécessité que vous obteniez—je ne dis pas que vous receviez réellement—une importante indemnité. Cela fait, vous auriez dû retenir les services d'un procureur et intenter un procès en séparation de corps et de biens devant les tribunaux ecclésiastiques. Votre affaire est très claire et je ne doute pas que vous eussiez obtenu la séparation. Ensuite, votre ligne de conduite était toute tracée. Vous n'aviez qu'à faire adopter un acte privé du Parlement prononçant la dissolution de votre mariage. Vous auriez obtenu cela de plein droit en payant l'honoraire convenu et en prouvant les faits; alors, vous auriez pu vous remarier légalement. Accusé, je m'aperçois que vous paraissez comprendre à peine ce que je vous dis, mais laissez-moi vous assurer que des personnes qui désirent la dissolution d'un mariage malheureux prennent constamment ces mesures. Il est vrai, car le sage l'a dit, que "une femme détestée est, lorsqu'elle est mariée, un objet que la terre ne peut pas endurer et qu'une mauvaise est pour son mari comme la carie de ses os". Cependant, vous devez supporter cette calamité ou avoir recours au remède que prescrit la constitution de votre pays. Je sais que vous me diriez que ces procédures coûteraient £1,000 et que tout votre avoir ne vaut pas £100. C'est possible. La loi n'y peut rien; si vous aviez pris ces procédures, vous auriez été séparé de votre présente épouse et la femme que vous avez épousée en second lieu aurait été une femme respectable. Ne l'ayant pas fait, vous êtes dans la position d'un coupable dont la faute est reconnue, et il est de mon devoir de rendre votre sentence. Vous serez emprisonné pendant un jour.

Le compte rendu du "Times" de Londres ajoute ceci à la sentence:

Et comme vous êtes en prison depuis l'ouverture des assises, la durée de votre emprisonnement est plus qu'expiré; vous êtes en liberté.

On conçoit qu'un jugement comme celui-ci, prononcé par bien des membres les plus habiles, s'il était le plus ironique de la magistrature, devait amener un résultat, et le résultat a été la nomination en 1850 d'une commission qui a soumis ses conclusions en 1857, conclusions qui amenèrent l'adoption de la loi des procès entre époux. En 1857, en déposant leur rapport, les commissaires se sont servis de ce langage:

Par ce moyen, le droit d'obtenir la dissolution du lien matrimonial a été définitivement reconnu. Toutefois, il a été établi de la manière la plus grossière et la plus incommode; car il y avait une procédure judiciaire par l'intervention de la législature, et elle offrait tous les inconvénients qui découlent de la discussion d'un semblable sujet dans une assemblée populaire mixte.

Lord Campbell, président de la commission, disait à la Chambre des pairs:

L'objet des commissaires n'était pas de modifier la loi, mais de changer la procédure par laquelle la loi était appliquée.

C'est précisément l'objet du projet de résolution que je soumets ce soir. La procédure que les commissaires ont décrite comme la plus grossière et la plus incommode, la procédure judiciaire par l'intervention de la législature, est exactement celle qui existe de nos jours au Canada.

Quelle est la procédure dans d'autres pays civilisés? En parcourant le rapport de la commission royale, qui est probablement une autorité suffisante, je constate qu'il n'y a que deux nations où le divorce n'existe pas: l'Italie et l'Espagne.

Il n'importe guère, à mon point de vue, pour soutenir mon projet de résolution qu'il y ait des cours de divorce, ou tout autre mode de dissoudre le mariage, car je cherche simplement à améliorer la procédure et à diminuer les frais. Je constate que l'Ecosse, la colonie du Cap, le Natal, la Nouvelle-Galles du Sud, la Nouvelle-Zélande, le Queensland, l'Australie méridionale, la Tasmanie, Victoria, l'Australie occidentale, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la France, l'Allemagne, la Grèce, la Hongrie, les Pays-Bas, la Norvège, le Portugal, la Roumanie, la Russie, la Suède, la Suisse, les Etats-Unis, tous ces pays accordent le divorce par l'entremise des cours de justice.

Je le répète, il n'y a que deux pays civilisés qui conservent cette encombrante procédure devant la législature: l'Irlande et le Canada. Des témoins entendus devant cette commission ont fait observer qu'en Irlande un individu à qui ne s'applique pas la loi de 1857 doit avoir recours à l'ancienne loi, de sorte qu'il doit d'abord obtenir une séparation de corps et de biens, puis poursuivre l'adultère, si c'est un homme, et en obtenir des dommages-intérêts, s'il le peut, et ainsi que la preuve le démontre, le moins que coûte cette procédure étant £450 à £500, lorsqu'il a dépensé cette somme, il est alors en mesure de demander le divorce au parlement.

Au Canada, nous avons une procédure basée sur la procédure ordinaire en matière de bills privés, et bien que je ne cherche pas à augmenter le nombre de raisons pour lesquelles le divorce est accordé, la Chambre admettra avec moi qu'à l'heure qu'il est rien ne limite le nombre de ces raisons.

Bien qu'en pratique la règle n'ait pas toujours été rigoureusement observée—car je me souviens d'un cas récent où le Parlement a accordé le divorce sans qu'il y eût l'ombre d'une preuve de l'adultère—en théorie, le Parlement n'est censé pouvoir prononcer le divorce que pour cause d'adultère.

Toutefois, comme c'est une question de législation au Canada, si un auteur énumérait les causes pour lesquelles le Parlement peut prononcer le divorce, il devrait admettre que, quoi que nous puissions faire dans la pratique, quelque liés que nous soyons à cet égard par le règlement, nous pouvons accorder le divorce pour n'importe quelle raison, si insignifiante qu'elle soit. C'est là un caractère répréhensible en soi.

Dans la province d'Ontario, et dans toutes les provinces, je le crois, si le mari est disparu soudain et n'a pas donné de ses nouvelles pendant sept ans, il y a présomption légale de mort. Au bout de sept ans, sa femme, ou ses enfants s'il n'a pas de femme, peut s'adresser aux tribunaux et obtenir le partage des biens qu'il a laissés entre ceux qui auraient droit au partage dans le cas de mort réelle.

Si son épouse, se fiant à cette présomption de mort et ayant obtenu sa part des biens en qualité de veuve, jugeait à propos de se remarier, elle pouvait dans les premiers temps être condamnée comme bigame, advenant le retour de son mari, quelque sincère qu'eût été sa conviction qu'il était mort. Ayant constaté combien cela était absurde et injuste, le Parlement a modifié le code criminel, de sorte que maintenant, après sept années d'absence du mari, la femme, ayant de bonnes raisons de croire à sa mort, ne serait pas coupable de bigamie aux termes du code criminel, si elle se remariait. Il est décrété que le juge reconnaîtra officiellement la mort du mari et partagera ses biens, et que la femme pourra se remarier sans s'exposer aux peines édictées par le code criminel; néanmoins, si le mari revient ou s'il est prouvé qu'il était vivant après le second mariage, cette pauvre femme serait condamnée à la honte d'être la maîtresse de celui qu'elle considérait comme son époux. Et qu'avez-vous fait aux malheureux enfants issus de ce mariage. En tant que Canadien prétendant appartenir à la nation la plus libre et la plus entichée de liberté du monde, quelqu'un peut-il dire que cela est juste? Si une telle femme se remarie de bonne foi, après que les cours de justice du pays ont déclaré que son mari est mort, y a-t-il en cette enceinte quelqu'un qui puisse dire qu'il est juste qu'elle soit traitée comme la maîtresse de l'homme qu'elle a épousé et que ses malheureux enfants, nés du second mariage, soient déclarés bâtards par la loi du pays.

[M. Northrup.]

J'ai dernièrement entendu parler d'un cas de la Colombie-Anglaise qui expose l'une des absurdités de notre loi. Une femme a épousé un homme qui était gérant d'une banque; elle a vécu avec lui à titre d'épouse et elle a eu trois enfants. Il engagea son père, qui était riche, à endosser des billets pour lui et un bon jour il sembla disparu de la surface du globe. Il fut absent pendant sept ans, et sa femme prit l'avis d'un avocat de la Colombie-Anglaise, pour savoir si elle pouvait obtenir le divorce. L'avocat fut obligé de lui dire qu'elle ne le pouvait pas. En Colombie-Anglaise, il y a une cour des divorces à laquelle elle aurait pu s'adresser s'il ne s'était agi que des frais. Ici, nous avons des procédures judiciaires auxquelles elle aurait pu avoir recours. Mais l'inconvénient a été que le mari avait simplement disparu et que rien ne prouvait qu'il fût mort. Un ami, soupçonnant que le mari pouvait être retourné à son lieu d'origine en Angleterre, dépensa des fonds pour retenir les services de détectives qui le découvriraient et ceux-ci surent qu'il vivait en Angleterre avec une autre femme qu'il faisait passer pour son épouse.

Que pouvait-on faire dans la Colombie-Anglaise pour cette malheureuse femme? En vertu des lois de cette province elle ne pouvait obtenir le divorce que pour certaines raisons, telles que celles contenues dans la loi anglaise de 1857. D'après cette loi, un mari ne pouvait obtenir le divorce que pour cause d'adultère, mais la femme ne pouvait l'obtenir que si l'adultère était accompagné d'actes de cruauté. Telle était la loi que l'on avait donnée à la Colombie-Anglaise. Quelques années plus tard, vu les misères qui résultaient de cette loi en Angleterre, le Parlement anglais la modifia en substituant deux années de désertion aux actes de cruauté, et si l'adultère était prouvé, en même temps que l'abandon pendant une période de deux années, la malheureuse femme pouvait obtenir le divorce. Mais cet amendement ne s'appliquait pas à la Colombie-Anglaise. Conséquemment, cette femme se trouvait dans la position, que bien qu'elle pût produire des preuves que son mari vivait en Angleterre avec une autre femme, elle ne pouvait pas s'adresser aux tribunaux de la Colombie-Anglaise, parce qu'elle n'avait pas en même temps de preuves d'actes de cruauté. Elle ne pouvait pas non plus s'adresser au Parlement fédéral, parce qu'une pauvre

femme avec trois enfants, obligée de gagner sa vie et celle de ses enfants dans la Colombie-Anglaise, n'est pas dans une position pour présenter une pétition à cette Chambre, payer des détectives en Angleterre, les faire venir ici pour prouver sa cause, et faire toutes les dépenses nécessaires pour convaincre un comité parlementaire qu'elle a droit à un divorce.

Il y a de nombreux exemples du même genre. J'ai eu dans l'exercice de ma profession des cas qui montrent l'injustice de la procédure actuelle. Un homme habitant dans la même région que moi vint, un jour, me dire que sa femme s'était enfuie avec un autre homme et vivait avec lui dans une ville des Etats-Unis. Il me demanda ce qu'il pouvait faire. Je dus lui répondre franchement que la seule chose qu'il avait à faire c'était d'abord d'acquérir des richesses, parce que dans notre pays on ne reconnaissait pas à un pauvre homme le droit d'obtenir un divorce. Cette femme avait laissé ce malheureux mari avec 4 ou 5 petits enfants, âgés de 8 à 12 ans, et quelle justice peut-il y avoir de faire souffrir ces petits, en empêchant virtuellement leur père d'obtenir un divorce.

Dans des circonstances comme celle-là, lorsqu'un homme ne gagne que $2 par jour et habite un petit logement, il est évident qu'il ne peut pas engager une ménagère pour avoir soin de ses enfants et de sa maison. S'il engage une femme pour cet objet, ce sera peut-être empirer les choses. D'un autre côté, s'il ne prend personne pour garder ses enfants, ceux-ci grandiront sans les soins maternels et pourront tourner mal.

Je crois que les membres de cette Chambre comprendront que nous avons un devoir à remplir. Nous sommes réellement les gardiens du peuple; et si nous laissons se perpétuer un état de choses injuste pour une partie de la population, nous contribuons pour une part à augmenter le malaise regrettable qui règne aujourd'hui dans tout le monde. Inutile de se cacher que le monde ne s'est jamais trouvé en face de problèmes complexes comme il l'est à présent, et les problèmes sociaux et industriels sont peut-être les plus grands et les plus difficiles à résoudre.

Sans invoquer aucune autre raison, laissant de côté pour le moment l'infortunée victime d'un mariage malheureux, ne nous occupant pas du sort des petits enfants qui n'ont certainement commis aucune faute, mais qui doivent jusqu'à un certain point être les victimes, n'examinant la question qu'au point de vue du bien de l'Etat, est-il dans l'intérêt d'un jeune pays comme le Canada, dont la population s'accroît rapidement par l'immigration étrangère, qu'un sentiment de mécontentement et d'injustice envahisse l'esprit d'une grande partie de la population qui s'aperçoit que d'autres peuvent avoir ce qu'elle ne peut pas obtenir?

Je crois qu'il vaudrait mieux et qu'il serait plus juste, ou de n'accorder aucun divorce ou de rendre la procédure assez facile pour que tous puissent obtenir ce qui, ainsi que je l'ai dit il y a quelques instants, est ou un droit ou une faveur.

Si un homme ou une femme désire obtenir un divorce de ce Parlement, il faut d'abord publier un avis pendant 6 mois dans la "Gazette du Canada". Peut-on imaginer quelque chose de plus absurde que cela? Quel bénéfice peut être obtenu d'une publication pendant 6 mois dans la "Gazette du Canada"? Naturellement, un bill de divorce est un bill privé et il est facile de comprendre que dans la majorité des bills privés demandant des chartes de chemin de fer ou d'autres, il est bon de donner avis à toutes les parties intéressées.

Mais dans le cas de divorces, lorsqu'on est déjà tenu de signifier à la personne intéressée un avis des procédures, et que celui ou celle qui s'est enfui avec un autre n'est pas, pendant les longs mois rigoureux d'hiver, dans un autre pays, bien disposé à lire la "Gazette du Canada", la publication de cet avis me semble absurde.

Il faut ensuite que la personne publie le même avis dans deux journaux dans le comté où elle demeure. Je demande encore pourquoi? Les dépenses de cette publication sont si considérables—$210 est la première somme qu'il faut débourser—qu'une personne pauvre ne peut presque pas songer à obtenir un divorce.

Il y a un autre coté de la question qui est connu par tous les membres de cette Chambre. Peut-il y avoir un plus grand scandale, peut-il y avoir quelque chose capable de faire mépriser davantage nos procédures et nous-mêmes, que ces obsessions dans les corridors auxquelles sont soumis les membres de cette Chambre au sujet des bills de divorce? N'est-il pas vrai que les sénateurs et les membres de cette Chambre sont assiégés par ceux qui sont intéressés dans les décisions qui doivent être rendues au sujet des pétitions de divorce. Encore à la session dernière—et l'incident dont je vais parler m'a frappé plus que ce que j'en savais auparavant—je me trouvais dans la

Chambre n° 16, à causer d'un certain cas de divorce qui était soumis à la Chambre. J'exprimai une opinion quelque peu défavorable aux chances de succès d'une des parties en cause. A mon arrivée chez moi, le dimanche suivant, je trouvai la jeune femme dans mon salon qui désirait me parler. Nous sommes supposés agir ici en qualité de juges. Peut-on concevoir un état de procédures judiciaires qui permette comme chose convenable à faire, qu'une des parties au litige, particulièrement si elle est jeune et belle, vienne demander justice au juge en dehors des séances du tribunal?

Une fois la pétition déposée devant le Sénat, elle est renvoyée à un comité de 9 membres, dont trois sont des avocats. Bien que la procédure, ainsi que je l'ai déjà dit, soit des plus absurdes et des plus grotesques, je crois qu'il n'est que juste de dire un mot à la louange de celui qui, depuis de si nombreuses années, a présidé avec autant de justice, d'énergie et de savoir le comité du Sénat. Je crois que le sénateur Kirchhoffer, qui est obligé cette année à cause d'une indisposition, qui je l'espère, ne sera que temporaire, de se faire remplacer par un autre, a présidé ce comité pendant 17 ans. Pendant toute cette période, un seul bill, je crois, adopté par le comité du Sénat, n'a pas été approuvé par la Chambre haute, et je crois aussi qu'un bill qui a été soumis aux Communes, l'année dernière, n'a pas été adopté.

Le travail de ce comité a été onéreux, même s'il a été quelque peu absurde. Nous savons tous que le Sénat a des ajournements fréquents et longs. Lorsque l'on a fixé la date pour entendre une pétition de divorce, et lorsque les témoins arrivent de Winnipeg, Vancouver ou Halifax—pas de Halifax, parce que la Nouvelle-Ecosse a une cour de divorce—on découvre que le Sénat s'est ajourné et ne se réunira que dans quelques semaines. Il faut alors que le président fasse la course aux membres pour composer son comité afin d'épargner aux parties en cause les dépenses supplémentaires qu'elles auraient à supporter. Il faut donc que le comité, s'il veut faire sa besogne, siège non pas seulement lorsque le Sénat est en session, mais aussi lorsqu'il est ajourné. Sans l'attention, la sagesse et l'habilité légale du président du comité du Sénat, les abus qui seraient naturellement produits, et qui jusqu'à un certain point sont résultés de notre système, seraient devenus depuis si longtemps intolérables que la présente loi aurait été entièrement changée.

Je ne désire pas tenir l'attention de la Chambre plus longtemps, parce que mon but n'est pas de proposer un remède. Je demande au Gouvernement, je demande à la Chambre, et je demande à tous les membres qui portent intérêt à cette très importante question, de s'efforcer de résoudre un problème qui s'impose certainement aujourd'hui.

Peut-être rira-t-on de moi, mais il me semble que si j'ai raison dans les opinions que j'ai émises, nous sommes en présence d'une question que les membres des deux côtés de la Chambre peuvent discuter sincèrement et honnêtement, et à laquelle ils pourraient s'efforcer de trouver une solution qui non seulement rendrait justice à un grand nombre de nos compatriotes, mais épargnerait beaucoup de serrements de cœur causés par le sentiment qui existe certainement aujourd'hui qu'ils sont victimes d'une injustice.

J'espère que le gouvernement s'occupera de la question. Si le gouvernement et la Chambre restent convaincus que le système actuel est le meilleur que l'on puisse trouver et qu'il est impossible de découvrir un mode de procédures plus simple ou moins couteux, conservons alors la procédure actuelle. Mais s'il y a moyen de la simplifier et de la rendre mons couteuse, je demande au Gouvernement et à la Chambre de faire tout leur possible pour atteindre ce but.

Avant de terminer, je désire dire que l'attitude que je prends aujourd'hui est exactement celle qu'a prise l'un des commissaires nommés en vertu de la Commission royale en 1910. "Notre fidèle et bien-aimé conseiller Cosmo Gordon, archevêque d'York, prima et Métropolitain d'Angleterre." Lorsque j'affirme les mêmes vues que l'archevêque d'York, primat de l'Angleterre, on ne peut pas certainement m'accuser de vouloir soulever une querelle. Au contraire, je m'efforce d'obtenir justice, si c'est possible. Je veux faire remarquer—parce que cette question reviendra peut-être plus tard en discussion et pourra ne pas être exposée comme elle le devrait—que cette commission sur les divorces a été nommée en 1909, et je suis certain qu'il serait instructif d'examiner pendant quelques instants quelques-unes des raisons qui ont amené sa création.

Voici ce que je trouve dans le décret de nomination:

> Considérant que nous avons jugé expédient d'ordonner l'émission immédiate d'une commission chargée de s'enquérir de l'état actuel de la loi et de son application dans les causes de divorce ou de mariage et requêtes en séparation, notamment en ce qui regarde la si-

tuation dans laquelle les classes pauvres se trouvent placées de ce fait.

Et plus loin:

Et nous vous autorisons par le présent à faire un rapport intérimaire contenant les indications que vous jugerez opportunes et suggérant les moyens que vous nous conseillez de prendre en vue de mettre un terme à tout abus dont, à votre avis, les classes les moins riches peuvent souffrir sous l'empire de la loi actuelle et de son administration.

Cette commission avait une double fin. Il s'agissait d'abord de s'assurer s'il y avait lieu ou non de reconnaître de nouveaux sujets de divorce. A cela, je n'ai absolument rien à voir; il n'en est nullement question dans ma motion. L'autre fin de cette commission était de s'assurer comment on pourrait faire droit aux réclamations des classes les moins aisées, et c'est l'aspect de la question que je désire particulièrement traiter. Des rapports de majorité et de minorité furent présentés par cette commission, l'archevêque d'York, sir William R. Anson et sir Lewis T. Dibdin signant le rapport de la minorité. Les divergences d'opinion entre ces messieurs et ceux composant la majorité portaient exclusivement sur la question de savoir s'il y avait lieu ou non d'ajouter aux sujets de divorce. L'archevêque d'York, sir William Anson et sir Lewis T. Dibden se séparèrent de la majorité et soumirent un rapport de minorité sur la question de l'opportunité de multiplier ces sujets. Sur l'autre point, l'opportunité de réduire les frais pour le bénéfice des classes moins aisées, tous restèrent d'accord. Aussi, bien qu'un rapport de majorité et un rapport de minorité aient été soumis, tous les membres de la commission, y compris l'ancien juge de la cour de Divorce et l'archevêque d'York, primat d'Angleterre, furent unanimes à approuver les conclusions du projet que j'ai soumis ce soir. Je désire citer un bref passage de la page 172 du rapport de la minorité énonçant les vues de l'archevêque d'York, qui me paraissent parfaitement justes sur ce point:

La question soumise à la commission Royale actuelle est, effectivement, de savoir si la loi édictée par le Parlement en 1857 nécessite un nouvel examen, soit en ce qui regarde les sujets donnant lieu à divorce, soit en ce qui regarde les tribunaux chargés de connaître de ces affaires. La nation, dans une mesure beaucoup plus grande qu'en 1857 renferme des personnes professant toutes les formes de croyance et d'incroyance, et qui toutes ont droit à ce que le législateur tienne compte d'elles à propos de toute modification de la loi anglaise sur le divorce; et dès lors nous nous jugerons tenus dans la préparation de notre rapport de traiter la question au point de vue large des intérêts réels du corps social tout entier en vue des conditions présentes. Dès lors, nous ne prenons pas sur nous de dire que la décision de la législature, en 1857...

c'est-à-dire, en établissant ce tribunal,

...a été judicieuse ou non, ni que la loi du divorce de cette année-là a eu un effet bienfaisant ou non sur la nation. Le rappel de la loi actuelle de divorce, même s'il était souhaitable, n'est pas réalisable.

Ainsi, l'archevêque est exactement du même avis que moi. Personnellement il était hostile au divorce, mais se rendant compte qu'il existait une loi permettant le divorce, et qu'il n'était pas possible en pratique de la rappeler, il se place à ce que j'appellerai un point de vue sensé, et déclare: J'aurais désapprouvé la mesure lorsqu'on l'a présentée d'abord, mais puisque la loi existe et ne peut être abrogée, rendons-la le moins imparfaite qu'il soit possible. Je citerai cet autre extrait du rapport de la minorité:

En ce qui regarde la question de l'opportunité de mettre les personnes de peu de fortune et demeurant à de grandes distances de Londres mieux à même d'exercer les droits qui leur sont conférés sous l'empire des lois de divorce, il est, bien entendu, absolument incontestable que personne ne doit être privé de son recours en loi en raison seulement de sa pauvreté. En outre, il a été prouvé, à notre avis, que la centralisation à Londres du règlement de toutes les affaires de divorce, et les frais nécessités par ces procédures, ont empêché un nombre considérable de personnes pauvres et de personnes de peu de moyens d'instituer de ces poursuites devant les cours de divorce, alors qu'elles auraient été en mesure de revendiquer leurs droits n'avait été la question de la dépense.

Quiconque voudra se donner la peine de les lire trouvera ici les récits navrants qui font voir les tristes effets de la loi dans le cas de familles sans fortune. Le mari ou la femme abandonnés, suivant le cas, étant hors d'état de se remarier, les résultats ordinaires se produisaient, et les enfants, bien entendu, en étaient les victimes.

Je ne retiendrai pas la Chambre davantage; mais je terminerai en engageant le Gouvernement à mettre prestement et sérieusement cette question à l'étude. Au surplus, j'y insiste auprès des membres de la députation, ce n'est pas ici une question politique; c'est un sujet qui, à mon avis, devrait retenir l'attention de tout représentant du peuple. N'oublions pas que tout député, de quelque partie du pays qu'il vienne, ne représente pas seulement ses commettants; tel n'est pas le principe inscrit dans notre constitution.

Suivant notre loi constitutive, tout électeur en théorie est censé venir à Ottawa pour faire les lois; mais comme dans la pra-

tique cela n'est pas possible, le pays a été réparti entre des circonscriptions dont chacune envoie à Ottawa un représentant ou plus. Ils représentent tout le peuple canadien. Ainsi donc, tout député occupant un siège en cette Chambre, à quelque parti qu'il appartienne, représente les citoyens pauvres du pays qui sont privés du droit de pétition dont jouissent leurs concitoyens plus aisés.

J'en appelle au ministère, et j'en appelle aux honorables députés de l'un et de l'autre parti, non seulement au nom des personnes qui souffrent de cet état de choses, non seulement au nom des malheureux enfants qui en sont plus que tous autres les victimes, mais au nom de toute la société canadienne, donnons au moins une preuve que les membres de la députation sont prêts à se montrer justes et généreux envers les citoyens du Canada, indépendamment de leur situation pécuniaire.

M. J. H. BURNHAM (Peterborough-ouest): En ma qualité de membre très mal disposé du comité des divorces, je voudrais dire un mot ou deux sur le sujet de ce projet de résolution. Je me crois observateur assez impartial, étant célibataire, et il me paraît très difficile de raisonner sensément sur cette question, parce que nous considérons le mariage comme un contrat. Or, si c'est un contrat légal, il doit pouvoir être résilié comme tout autre contrat. Dans ces conditions, le mariage n'existerait pas en réalité; les parties pourraient se séparer de consentement mutuel. Mais, bien entendu, ce contrat signifie quelque chose de plus. La situation peut être résolue de deux manières, semble-t-il. Il y a d'abord le divorce. Jusqu'à ce que le divorce soit prononcé, les parties sont mariées; mais lorsque la nullité du mariage est prononcée, on déclare que les conjoints n'ont jamais été mariés, et la femme est mise d'emblée au rang des simples prostituées. C'est là ce que comporte l'annulation, et vous pouvez m'inscrire comme opposé à l'annulation. Et le divorce? C'est s'adresser aux tribunaux pour se faire autoriser à se marier de nouveau, rien que cela. Les parties intéressées sont libres d'obtenir une ordonnance de protection ou de séparation des tribunaux; simplement parce qu'elles désirent se remarier elles font ces appels navrants au peuple canadien. Je dis donc qu'il n'y a pas de justification du divorce; inscrivez-moi comme opposé au divorce. Ce dont j'ai été témoin au comité des divorces me rappelle les opérations des vidangeurs et a été pour moi fâcheux à l'extrême; s'il était possible, je voudrais être relevé de ces devoirs sur-le-champ. Je ne vois pas de raison de perpétuer de telles moqueries de la cérémonie du mariage.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville): J'ai prêté une oreille très attentive au discours de l'honorable député d'Hastings (M. Northrup), lequel, comme d'habitude, a présenté sa cause avec ce talent et cette pénétration de l'homme de loi si bien connus des membres de la députation. Dans le cours ordinaire des choses, je n'aurais pas cru devoir prendre la parole sur ce sujet, car on n'ignore pas que l'Eglise catholique, dont je suis un fidèle, comme nombre de mes collègues, ne permet ni le divorce, ni le convol qui en est la suite. Vous avez remarqué, monsieur l'Orateur, que toutes les fois qu'un bill accordant le divorce est transmis du Sénat à notre assemblée, les députés qui professent la même religion que moi ne prennent aucune part au débat et s'abstiennent de voter. Je ne songe pas ici à plaider une cause non plus qu'à prêcher ou dogmatiser. Certes, la religion catholique-romaine, dont je suis fier de me réclamer, n'est pas la seule à prendre cette attitude; l'église anglicane dans notre pays est opposée à la conséquence du divorce, savoir le convol en secondes noces. Cependant, l'honorable député préopinant a bien plaidé sa cause, et fait valoir auprès du Gouvernement les raisons qui militent en faveur d'une réforme. Il a fait voir que notre pays se remplit d'étrangers, d'immigrants, à provenance de tous les pays du monde, et que le temps est venu de mettre sur un pied d'égalité le pauvre et le riche. Je suis d'accord avec l'honorable député lorsqu'il dit qu'un fort courant d'immigration nous arrive de toutes les parties du monde. Nous en sommes encore à la période d'établissement de notre pays. Mais on me permettra d'ajouter qu'il y a lieu de considérer autre chose que le côté matériel de cette œuvre d'établissement du Canada; il y a aussi l'aspect moral qui n'est pas à dédaigner. Me faisant l'interprète d'un grand nombre de Canadiens de diverses nationalités et de diverses confessions religieuses, je dirai: ne facilitons point l'obtention des divorces. A cet égard, je me sépare radicalement de mon savant et aimable ami le représentant d'Hastings. Nous sommes fiers de dire que c'est ici un pays de race blanche, pourquoi ne proclamerions-nous pas que c'est aussi un pays de chrétiens? Ne devrions-nous pas en pareille matière profiter de l'expérience d'autres peuples, d'autres

nations qui ne sont pas très éloignées de nous?

Monsieur l'Orateur, l'honorable député a fait une revue de la question au point de vue historique. Il a exposé avec une grande compétence la pratique suivie antérieurement à la Réforme dans l'église occidentale et dans l'église orientale; et il nous a expliqué comment il est arrivé que, en Angleterre, des divorces ont été accordés par décrets rendus par des tribunaux ecclésiastiques, puis plus tard par le Parlement, et depuis 1857, si je ne me trompe, par des tribunaux spécialement constitués à cette fin.

Voulez-vous me permettre de remonter aussi aux fondements de la religion et d'exprimer les vues que professent à ce sujet non seulement les membres de l'église à laquelle j'appartiens, mais les membres de différentes sectes. Monsieur l'Orateur, l'on ne mentionne même pas la possibilité du divorce dans les cérémonies du mariage. Les deux conjoints jurent solennellement d'être fidèles l'un à l'autre " dans la bonne comme dans la mauvaise fortune, jusqu'à ce que la mort vienne nous séparer."

Si l'adultère devait suffire pour entraîner la dissolution du mariage, nous en viendrions bientôt à une promiscuité relative, puisque chacune des parties aurait le droit de se remarier plusieurs fois. N'est-il pas vrai que le fait de savoir qu'ils ne peuvent obtenir la permission de divorcer puis de se remarier, engage nombre d'époux à traiter légèrement des querelles, qui autrement auraient pu se changer en des motifs suffisants pour exiger une séparation? Et que dire du risque qui existe toujours, que les deux époux s'entendent afin de reconquérir chacun sa liberté; la loi est impuissante en pareils cas; mais il appartient à l'opinion publique de condamner une semblable parodie de la justice. Si l'on facilite l'obtention du divorce, il ne peut se produire rien de plus délétère pour les enfants, pour les foyers et pour le pays. Le divorce,—et j'en reviens à ce que je disais il n'y a qu'un moment, à savoir: que nous devrions profiter de l'expérience de nos plus proches voisins,—le divorce, dis-je, a eu les conséquences les plus désastreuses aux Etats-Unis, où chaque concession en a amené une autre encore plus néfaste.

J'ai souvent déclaré en d'autres occasions, monsieur l'Orateur, qu'on nous demande souvent, en ce qui a trait aux questions politiques, d'ignorer ce que nous pourrions apprendre des Etats-Unis, et quelquefois, au contraire, on nous adjure de suivre les pires renseignements de nos voisins d'au delà la ligne quarante-cinquième. Permettez-moi de dire que sur la question du divorce nous devrions éviter de suivre l'exemple du peuple américain, qui est tout simplement effrayant dans ses conséquences.

Loin de moi la pensée de vouloir calomnier la république américaine car c'est Edmond Burke, je crois, qui a dit un jour: qu'il était impossible de calomnier tout un peuple. Mais aux Etats-Unis, le divorce est devenu non seulement un scandale, mais une malédiction. Toutes les Eglises et toutes les religions sont obligées d'admettre ce fait aux Etats-Unis. Tous les bons citoyens, qui respectent la loi, partagent également cette conviction. J'ai ici sous la main, quelques statistiques, à ce sujet, qui ont été publiées il n'y a pas très longtemps, dans le cours du mois de décembre 1911. J'ai le recensement de la république américaine dans ma bibliothèque; mais comme je ne l'ai pas ici, vous me permettrez de vous citer un extrait de la "Tribune" de Chicago. Ces chiffres établissent, selon le recensement des Etats-Unis, qu'il y a eu un total de 1,045,625 divorces de 1887 à 1906. Durant la même période, l'on a émis 12,832,000 permis de mariage. C'est-à-dire qu'il se produit aujourd'hui dans la république américaine un divorce pour chaque douze mariages qui y sont célébrés. N'ai-je pas raison de dire que la facilité avec laquelle chacun peut obtenir un décret de divorce dans ce pays est devenue une malédiction pour nos voisins?

C'est tellement bien le cas, que pas plus tard qu'à la dernière session du Congrès, un bill a été présenté par le sénateur Ransdell, de la Louisianne, afin d'empêcher les personnes divorcées de se remarier.

Le sénateur, en présentant son bill, a déclaré qu'il y a deux fois plus de divorces aux Etats-Unis que dans tout le reste de la chrétienté. Il ajouta que le remède proposé pourrait paraître très radical; mais que le mal à guérir était profondément enraciné; qu'il avait atteint la phase aiguë et que toutes les classes de la société s'en trouvaient atteintes. Je me permettrai donc de rappeler à mon honorable ami de Hastings (M. Northrup) qu'aux Etats-Unis les plus pauvres comme les plus riches peuvent avoir un accès facile aux tribunaux qui s'occupent des causes de divorce. Et quel en est le résultat? C'est qu'il se produit un divorce pour chaque douze mariages qui y sont célébrés, comme je l'ai dit il n'y a qu'un moment. Les chiffres suivants ont été cités par le sénateur Ransdell: En 1867, il y a eu 9,937 divorces, soit

un pourcentage de 27 par 100,000 âmes; en 1906, quarante ans plus tard, il y a eu 72,-062 divorces ou un pourcentage de 86 pour chaque 100,000 âmes. Ces chiffres signifient qu'il y a eu en 1906, sept fois plus de divorces qu'en 1867, ou un pourcentage de 319, et cette proportion désolante n'a fait encore qu'augmenter depuis 1906. Dans le dernier récemment des Etats-Unis, je lis le passage suivant:

Tout comme la vitesse qu'acquiert un corps par la seule loi de la pesanteur, la proportion des divorces subit une augmentation constante. Cet énorme accroissement du nombre des divorces, que nous révèlent les statistiques, nous amène naturellement à se poser la question suivante: jusqu'à quel point peut-on attribuer à l'augmentation de la population un tel état de choses. La proportion dans l'augmentation du nombre des divorces dépasse de beaucoup celle de la population.

Relativement aux statistiques tirées du dernier récensement, l'ex-président Roosevelt a fait les déclarations suivantes:

C'est là un des aspects les plus désagréables et les plus dangereux de notre vie nationale: le relâchement du lien marital au sein des plus anciennes familles des Etats-Unis.

Mon honorable ami a cité une liste des pays civilisés qui ont institué des cours de divorce après avoir promulgué des lois à ce sujet. Au nombre de ces pays, il a nommé la France. A l'exception des jeunes nations qui forment partie de l'empire britannique, je ne connais pas grand'chose des autres pays que mon honorable ami a mentionnés. Mais je sais un peu ce qui se passe en France, à la lecture de l'histoire, de l'économie politique, et des questions sociales.

Le nombre des divorces en France cause à l'heure présente de sérieuses alarmes et de graves appréhensions. Comme le sait mon honorable ami, il n'y a pas en France de religion d'Etat. Le gouvernement ne se pique pas d'être même bien disposé en faveur de la religion qui, depuis des siècles, a été la religion dominante de ce pays. Les hommes politiques de la France—la plupart d'entre eux indifférents en matière religieuse, beaucoup qui sont libre-penseurs, quelques-uns qui appartiennent à une croyance autre que celle de la majorité du peuple français—les hommes politiques de la France, dis-je, s'émeuvent des conséquences de la loi votée en 1884 relativement au divorce. En France, comme en Angleterre, les opinions ont beaucoup varié au cours du dernier siècle sur cette question du divorce. Vers 1789, avant l'époque révolutionnaire, nous voyons que, comme en Angleterre avant la réforme, le tribunal ecclésiastique était le seul qui prît connaissance des affaires matrimoniales; mais, après la révolution, la question du divorce a été traitée comme en Angleterre au temps de la réforme. Des décrets de divorce ont été accordés pendant la révolution. Puis, la législature a aboli le divorce, et la France est retournée pour un temps à l'ancien régime; mais il a été établi de nouveau. Plus tard, cependant, et même sous la troisième république, la simple loi de séparation a prévalu, "a mensa et thoro", c'est-à-dire qu'après la séparation, les conjoints ne pouvaient se remarier. Mais en 1884, a commencé de s'appliquer la loi présentée par M. Naquet, et elle est restée en vigueur jusqu'ici. Quelles en ont été les conséquences? Les politiques français envisagent aujourd'hui avec alarme les résultats de cette loi. De fait, il y a en France dans le chiffre de la population un abaissement que l'on a attribué pour beaucoup à l'existence de cette loi. Le divorce en France peut s'obtenir pour cause d'adultère, de violence mettant la vie en danger, de cruauté, de condamnation aux travaux forcés ou d'indignités graves. Ce dernier motif est d'une définition fort élastique et comprend la désertion et l'ivrognerie invétérée. Des statistiques s'étendant de 1886 à 1905, montrent que les divorces en France se sont accrus de 2,950 à 10,573 par année, et ce nombre, depuis 1906, a sensiblement augmenté.

La facilité avec laquelle le divorce peut s'obtenir en France est, je le répète, une des causes de la dépopulation de ce pays. Mon honorable ami a fait une très habile analyse du rapport de la Commission chargée en 1909 et 1910 en Angleterre d'étudier cette question du divorce. Il a parlé du rapport de la majorité, comme aussi du rapport de la minorité. Au dire de mon honorable ami, la grande question en jeu dans les témoignages entendus devant cette commission, ç'a été de savoir s'il ne fallait pas ajouter aux motifs pour lesquels le divorce s'accorde. En cela, il a tout à fait raison. Il a dit avec vérité que sa Grandeur l'archevêque d'York, de même que le très hon. William R. Anson, baronet, M.P. et sir Lewis T. Dibdin, doyen de la cour des Arches, avaient, au nom de la minorité, fait un rapport où ils disent n'être pas, sur tous les points, d'accord avec la majorité de leurs collègues de la commission, et où ils contestent l'admission de nouveaux motifs au divorce. C'est de ce rapport très bien fait de la minorité que je veux pour le moment vous parler, car j'y trouve que nos frères séparés ont sur

cette question le même sentiment que ceux qui appartiennent à l'Eglise catholique romaine. Il dit:

Il est visible que cette commission n'est pas composée de manière à pouvoir parler avec autorité sur cette question.

C'est-à-dire les questions dans lesquelles il s'agit d'interpréter les saintes Ecritures.

Mais ce qui est beaucoup plus important et ce qui est extrêmement grave, c'est l'absolue unanimité de ces témoins sur le fait et sur la nature des enseignements de Notre-Seigneur sur le mariage et sur le divorce. Tous s'accordent pour dire que le Christ a voulu proclamer le grand principe de l'indissolubilité du mariage. Il y a divergence sur la question de savoir si l'intention de Notre-Seigneur était de ne faire aucune exception à cette règle. Mais, pour ce qui est de cet idéal lui-même, aucun doute n'existe dans l'esprit des théologiens qui ont donné leur témoignage. Pour citer les propres paroles de l'un d'eux, voici comment s'exprime le docteur Inge: "Il semble manifeste que dans les discours si diversement rapportés par les évangélistes, le Christ ait voulu inculquer, sur la sainteté du mariage, une opinion plus haute que celle des rabbins de l'une et l'autre écoles.". C'est à cause de la dureté de votre cœur que Moïse vous a permis de renvoyer vos femmes, mais il n'en a pas été de même au commencement du monde"; c'est-à-dire que, selon l'intention de Dieu, le mariage est essentiellement un contrat inviolable, auquel la mort seule peut mettre fin. Si nous comparons le principe ainsi énoncé et attesté par ce remarquable concours d'esprits autorisés comme représentant vraiment la doctrine de notre Sauveur, avec le principe, si principe il y a, qui motive l'opinion du rapport de la majorité, nous les jugeons irréconciliables. Si l'un est propre à favoriser le bien-être public, l'autre ne saurait le faire. Dire que le mariage doit normalement durer toute la vie et être indissoluble et dire que le mariage sera dissoluble pour des motifs qui se prêtent à la plus facile des collusions et qui semblent nécessairement impliquer le droit pour chaque conjoint d'y mettre un terme à volonté, ce sont là des propositions contradictoires. Si le peuple veut, comme nous le croyons, maintenir l'idéal d'un lien qui dure toute la vie, il ne saurait permettre au Parlement d'établir une série sans cesse croissante d'exceptions statutaires, quelques-unes desquelles dépendent pour leur effet de l'interprétation de termes qui n'admettent aucune définition précise par des juges qui, à l'égard de cette question du divorce, peuvent avoir, intellectuellement et moralement, des dispositions fort diverses.

Comme on le voit, ce rapport de la minorité va plus loin que ne l'a dit tantôt mon honorable ami. D'après ce que je viens de lire, il semble clairement établi que ce très important rapport de la minorité diffère essentiellement de l'attitude prise par la majorité relativement au droit d'accorder le divorce.

Mais, il y a encore davantage, monsieur l'Orateur. Les esprits dirigeants en Angleterre, j'entends l'Angleterre protestante, que pensent-ils? Citons entre autres l'opinion de Gladstone lui-même, cet illustre adhérent de l'église anglicane, qui jouit si grandement du respect de tous. Que pense-t-il de l'adoption de la loi du divorce de 1857 citée par mon honorable ami?

L'heure sonnera peut-être où la société, impatiente et lasse du joug de la loi chrétienne, ne voudra plus se soumettre à l'exercice et à la discipline nécessaires pour la formation du soldat. Elle rétrogradera vers cette théorie d'ordre inférieur qui fait du mariage un simple contrat civil entre individus. Si nous n'avons pas la force voulue pour maintenir le règne du christianisme parmi le bas-peuple, ne commettons pas l'imprudence de rabaisser les rites du christianisme jusqu'au dernier niveau de la société. Que le sel de la terre ne s'évapore point et que les ténèbres du corps soient illuminées, autant que faire se peut, par l'œil qui veille encore à l'intérieur.

Je pourrais facilement multiplier ces citations, mais ce serait chose inutile.

J'en reviens au Canada. Examinons un instant la situation du parlement fédéral et du peuple canadien à l'égard de cette question. Il y a quelques années, sir Richard Scott, jadis ministre et secrétaire d'Etat au Canada, publia une lettre fort intéressante que j'ai retrouvée hier même à la bibliothèque. Je ne veux pas citer tout ce texte; je me contente de donner d'une façon plus complète que je ne le pourrais faire en utilisant les données statistiques de "l'Annuaire du Canada", une idée des progrès du divorce au pays.

Dans cette lettre, sir Richard Scott dit:

Dans un relevé de la totalité des divorces accordés depuis l'établissement de la Confédération, relevé dont le Sénat avait demandé le dépôt, au cours de la dernière session, les faits suivants ont été mis au jour. Au cours des dix première années de la Confédération on accorda sept divorces et dans les dix années suivantes, dix divorces; dans les dix années suivantes, on en accorda seize; dans les dix années suivantes, trente-six bills de divorce furent adoptés; dans les dix années suivantes, se terminant en 1907, on accorda cinquante-neuf divorces, et au cours des trois dernières sessions, on en a accordé quarante-quatre. Si cette moyenne de progrès annuel se maintient, la période décennale en cours accusera plus de deux cent cinquante divorces. Et il faut se rappeler qu'il existe des cours de divorce en quatre de nos provinces. Jusqu'en 1906, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Britannique avaient accordé cent quarante-cinq divorces, cette dernière province marchant en tête, avec soixante-douze divorces. La chose va sans dire, dans cette statistique ne figurent pas tous ces cas d'abandon de femmes par leurs maris qui sont de fréquente occurrence, surtout au sein des villes. Si on examinait les registres des sociétés protectrices des enfants et d'autres organisations de secours ils nous révèleraient une longue liste de familles laissées dans le dénuement par des pères qui ont abandonné femmes et enfants, qui tombent à la charge du public et qui, ne tenant pas compte de la loi

du divorce ont choisi un autre compagnon, et trouvé un ministre du culte assez complaisant moyennant quelques dollars, pour présider à la cérémonie du mariage.

Comme preuve, je n'ai qu'à invoquer le dernier rapport des statistiques criminelles. Ce rapport est le n° 9 des documents parlementaires de 1910, pages 18 à 22. Le nombre total des mises en accusation pour bigamie au cours de l'année, a été de cinquante-neuf, dont douze acquittements.

Parmi les condamnations, la Nouvelle-Ecosse en compte deux, Québec deux, le Manitoba, quatre et l'Ontario trente-cinq. Quatorze de ces mises en accusation venaient du comté d'York (Ontario), avec douze condamnations. Presque tous les accusés demeuraient dans les villes. Le nombre réel de bigames, pour cette année-là, serait probablement le triple des accusés, vu qu'on ne dirige d'ordinaire de poursuite que contre ceux qui demeurent dans des localités voisines de leur résidence antérieure. Quant à ceux qui vont s'établir au loin ou qui quittent le pays, on n'en entend plus parler, et souvent la femme abandonnée est bien aise d'être débarrassée d'un mari vil et méprisable

J'ai fait l'exposé de la doctrine de l'église dont j'ai l'honneur d'être adhérent, et j'ai ajouté que l'église catholique romaine n'est pas isolée dans l'attitude qu'elle tient sur cette question. Il y a quelques années, j'avais pour professeur à l'Université McGill, mon estimé ami et confrère au barreau de Montréal, le docteur L. H. Davidson, conseil du Roi, qui est chancelier du diocèse de Montréal. L'autre jour, j'écrivis au docteur Davidson à ce sujet, et il m'apprit que l'église anglicane au Canada tient, à l'égard du divorce, une attitude similaire à celle de l'église catholique romaine. Si vous me le permettez, monsieur l'Orateur, je vais donner lecture de la lettre que j'ai reçue de cet avocat et anglican distingué:

Montréal, 23 janvier 1914.

L'hon. R. Lemieux, C.R.,
Chambre des communes,
Ottawa.

Mon cher M. Lemieux.

Veuillez me pardonner le retard apporté à répondre à votre lettre sur la question du divorce.

Tout en reconnaissant la séparation des personnes mariées a mensa et thoro, et cela en s'appuyant sur l'autorité de Notre-Seigneur, pour les cas de fornication ou d'adultère, l'Eglise Anglicane n'admet pas le divorce, en ce sens qu'elle reconnaîtrait la rupture du lien conjugal et qu'elle autoriserait les intéressés à se remarier. En 1905, la question a été débattue à fond devant notre synode général du Canada—la grande assemblée législative de l'église anglicane, de l'Atlantique au Pacifique—et à la session triennale alors tenue, on édicta le canon ou la loi dont un exemplaire est annexé à la présente, la même loi ayant été transmise à la chambre basse, après son adoption par la Chambre haute (des évêques) et ayant reçu l'assentiment de la chambre basse. Aujourd'hui ce canon fait loi dans l'église anglicane au Canada.

Comme vous le verrez, ce canon interdit aux prêtres de l'église anglicane de présider à la célébration du mariage entre deux personnes, dont l'une ou l'autre aurait été divorcée, et cela tant que l'autre vit—c'est-à-dire que, d'après la loi de l'église, le mariage est indissoluble.

J'en ai la conviction, si la loi civile rendait impossible aux personnes divorcées de se remarier, le Parlement canadien ne serait que rarement saisi de demandes de divorce, si toutefois on en présentait.

La loi de la province de Québec qui permet la séparation de corps et de biens est une bonne loi, mais, comme vous le savez, elle n'est pas souvent invoquée. Faciliter le divorce, c'est faciliter les malentendus entre gens mariés et c'est devenu un grand mal et un scandale de la pire espèce, comme vous ne l'ignorez pas, dans tous les Etats-Unis et partout ailleurs où le divorce est facilité et où les personnes divorcées peuvent se remarier avec l'autorisation de la loi de l'Etat.

Je suis fortement d'avis qu'aucune loi de l'Etat ne devrait être en contradiction avec la loi de Dieu applicable à toute l'humanité et quand une semblable contradiction existe, comme cela arrive dans cette question du divorce, le résultat en est invariablement nuisible aux meilleurs intérêts de la nation et de l'individu.

Je suis, cher monsieur Lemieux,
Votre vieux professeur,
(signé) L. H. Davidson.

P.S.—J'oubliais de dire que la discussion dans notre synode a roulé presque entièrement sur l'octroi d'une permission à la partie innocente—ainsi désignée—dans un cas de divorce, de se remarier, mais la décision finale, comme il est dit ci-dessus, interdit le mariage même à la partie innocente—si une telle partie existe en règle générale dans les procès en divorce.

Canon V. Mariage et Divorce.

(Adopté à la IVe session. Journal pages 25, 28, 1905.)

Aucun ministre soumis à la juridiction de l'église d'Angleterre au Canada ne procédera à la cérémonie solennelle du mariage entre personnes dont l'une ou l'autre aura été divorcée d'une personne qui est en vie à ce moment.

Je suis certain de ne heurter les sentiments de personne ici, si je dis que non seulement comme catholique romain, mais comme Canadien, je suis opposé, avec un grand nombre d'autres qui appartiennent à des cultes différents, à augmenter les facilités de notre procédure actuelle du divorce. Si je pouvais imposer ma manière de voir, je restreindrais la séparation telle qu'elle est autorisé dans la province de Québec, c'est-à-dire sans aucune possibilité de se remarier.

L'Etat est fortement intéressé à cette question, l'Etat protège l'existence de la famille, il définit et défend l'autorité des parents sur les enfants, le droit des enfants à la sollicitude de leurs parents, les obligations du mari et de la femme l'un envers l'autre. L'Etat est donc particulièrement intéressé à la paix de la communauté, au bien-être de la famille, à la procréation d'enfants sains et vigoureux et à leur éducation pour en faire de bons citoyens. A mon humble avis, c'est mettre en danger tout cela que d'autoriser le di-

vorce avec possibilité de se remarier. Nous aimons—particulièrement mes amis impérialistes et j'ai beaucoup d'amis parmi les impérialistes—nous aimons à citer l'exemple de la Rome ancienne. Certes, nous admirons tous la splendeur de Rome et le génie des Romains, mais nous ne devons pas oublier que Rome était païenne et que dans la Rome païenne, la répudiation et le divorce s'affichaient au grand jour. Le plus illustre des historiens de Rome, Gibbon, nous apprend que l'on peut faire remonter les causes de la décadence de l'empire romain au relâchement de ses mœurs. Le mariage à Rome était devenu un lien qui pouvait être rompu avec une si déplorable facilité que l'on dit avoir découvert sur une pierre tumulaire cette inscription: "Conjugi piae, inclytae, univirae" qui peut se traduire librement par: "Fait remarquable, ci-git une femme pieuse qui n'a eu qu'un seul mari."

Il me semble qu'accorder de nouvelles facilités pour obtenir le divorce, ce serait revenir aux temps de la Rome païenne, ce serait retourner au paganisme lui-même. Je préfère donc suivre l'enseignement de mon Eglise et celui de l'Eglise anglicane au Canada, enseignement dont la source est le précepte de Notre-Seigneur lui-même: "Ce que Dieu a uni, que l'homme ne le sépare point."

Puisque je parle du vieil empire romain, je pourrais peut-être me permettre de citer ce que John Bright a dit de la manie qu'ont les impérialistes de toujours se réclamer de l'ancienne Rome païenne. Parlant à Birmingham, en 1857, John Bright disait:

> Je ne pense pas que les exemples empruntés à la Rome païenne et sanguinaire soient de bons modèles à copier pour un pays chrétien et je ne voudrais pas non plus borner mon espoir de la grandeur de l'Angleterre à la longue durée de huit cents ans. Mais où est Rome maintenant? La grande cité est morte. Un poète l'a décrite comme "la mère désolée de tant d'empires défunts". Sa langue elle-même est morte. Ses tombeaux sont vides; les cendres de ses citoyens les plus illustres ont été dispersées.
>
> La tombe des Scipions ne contient plus de cendres aujourd'hui. Et pourtant, on me demande à moi qui suis un des législateurs d'un pays chrétien, de mesurer ma politique à celle de l'ancienne Rome païenne!
>
> Je crois qu'il ne peut pas y avoir de grandeur permanente pour une nation si elle n'est pas basée sur la moralité.

Je dirai, en terminant, que le devoir du Parlement à l'heure présente n'est pas d'augmenter les facilités en vue d'obtenir des décrets de divorce, mais que son devoir et celui des législateurs, pour les intérêts du Canada et de ses enfants, est d'entourer d'une plus grande sauvegarde la sainteté du mariage. L'exemple donné par les Etats-Unis à propos de cette malheureuse question doit être redouté plutôt qu'imité par un pays de traditions britanniques, que dis-je, par une nation chrétienne.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Je n'ai pas l'intention de suivre mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) dans les arguments qu'il vient de développer, parce que je ne crois pas que la motion de l'honorable député de Hastings (M. Northrup) pose la question de savoir si des divorces devraient être accordés au Canada.

Si j'avais la liberté de faire une loi comme j'aimerais qu'elle soit faite, je suis d'avis que je serais absolument d'accord avec mon honorable ami de Rouville.

J'ai été mêlé à plusieurs procès en divorce et je dois dire qu'ils m'ont toujours laissé un sentiment de dégoût. Je suis certain qu'il en est de même pour tous les avocats qui ont eu à s'occuper de pareilles affaires. Je ne suis pas éloigné de partager l'opinion exprimée il y a un instant par l'honorable député de Hastings et qui confirme ce que disait l'archevêque de York, dans un rapport fait au parlement anglais:—tout en désapprouvant le divorce, il est à craindre que cette institution soit tellement passée dans les mœurs du pays, qu'il soit impossible de rappeler la loi.

Il vaut mieux prendre les choses comme elles sont dans le pays, à l'heure présente. Je ne crois pas qu'il soit possible d'abolir complètement le divorce au Canada. Je ne prétends pas dire que nous n'avons pas le droit de le faire, mais je suis porté à croire que ce que l'archevêque de York disait du sentiment populaire en Angleterre s'applique également au Canada aujourd'hui.

Si j'étais appelé à formuler une loi pour tout le pays, je ne voudrais certainement pas reconnaître comme valables d'autres causes que celles bien connues que le Sénat est supposé admettre et qui sont aussi admises par les tribunaux des quatre provinces dans lesquelles il existe des cours de divorce.

Si je comprends bien, l'honorable député de Hastings ne demande pas que le Parlement se désiste de son droit d'accorder le divorce, mais qu'il en délègue l'application, en instituant dans les différentes provinces des tribunaux spéciaux comme il en existe déjà dans les Provinces maritimes et la Colombie-Anglaise.

L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a cité des chiffres pour établir que dans les provinces où les tribunaux sont

autorisés à accorder le divorce, les divorces sont plus nombreux que dans le reste du pays. Cela est vrai jusqu'à un certain point; mais si on examine la statistique, on reste surpris du petit nombre de divorces accordés dans les Provinces maritimes, par comparaison avec le reste du Canada. J'ai ici sous la main l'annuaire statistique de 1912 et je ne crois pas qu'il existe de renseignements officiels plus récents sur la question. On sait que le Nouveau-Brunswick est situé sur la frontière du Maine, un état dans lequel le divorce s'obtient aussi facilement que dans le Névada, un état dans lequel on peut divorcer pour simple incompatibilité d'humeur, pour le moindre grief imaginaire que l'homme ou la femme peut inventer.

Le Nouveau-Brunswick est situé sur la frontière de cet état, sur une étendue de plus de 100 milles, et on pourrait croire que la vie socialé subit plus ou moins l'influence des conditions existantes chez nos voisins; or, dans cette province, 115 divorces seulement ont été prononcés depuis 1868, soit une moyenne de 2.6 par année, pendant une période de 44 ans. Les chiffres pour 1908, 1909, 1910 et 1911 dépassent quelque peu cette moyenne. Il y en a eu cinq en 1908, six en 1909, cinq en 1910 et six en 1911. En 1912, quatre divorces seulement ont été accordés.

Si on prend la liste complète, depuis 1868, on constate qu'à plusieurs reprises, pas un seul divorce n'a été accordé dans l'année; puis la série recommence—1, 2, 3, 4, pour revenir ensuite à 1 ou 2. Autrement dit, durant toute cette période, le nombre des divorces n'a pas augmenté d'une manière appréciable. L'augmentation dans le nombre des divorces n'a pas été plus forte que l'accroissement de la population. Cette province cependant, je le répète, longe, sur une étendue de plus de 100 milles, un état dans lequel le divorce est accordé pour les raisons les plus futiles que peuvent inventer deux personnes désirant s'affranchir des liens du mariage.

Ces chiffres ne me paraissent pas confirmer les craintes exprimées par ceux qui ne veulent pas que le droit de prononcer le divorce soit délégué à des tribunaux provinciaux. Je suis porté à croire que ceux qui entretiennent de pareilles craintes ne se rendent pas compte de la différence entre la procédure suivie dans nos cours de justice et la procédure adoptée par le Sénat, dans l'instruction de ces procès. Je dis le Sénat, parce que nous savons tous qu'en réalité c'est un comité du Sénat qui décide si le divorce sera accordé ou refusé et que la ratification du bill par la Chambre des Communes n'est qu'une formalité. L'honorable député de Hasting déclare qu'il n'est arrivé qu'une seule fois qu'un bill de divorce adopté par le comité du Sénat ait été rejeté par le Sénat et qu'il n'est arrivé qu'une seule fois que la Chambre des communes ait refusé d'approuver un bill adopté par le Sénat. Je ne veux rien dire de désobligeant à l'adresse des sénateurs. Si l'on tient compte que la grande majorité de ceux qui forment partie de ce comité et qui sont constitués juges en ces matières, n'appartiennent même pas à la profession légale, on doit s'étonner de constater qu'ils arrivent à une interprétation aussi fidèle de la preuve.

Il est certain qu'on doit attribuer une large part de l'équité de ces décisions au jugement pondéré de celui qui a rempli, durant un si grand nombre d'années, la fonction de président. Ceux d'entre les membres de cette Chambre qui font partie du barreau et qui se sont donné le mal de lire la preuve établie dans les poursuites en divorce, au Sénat même—quant à moi, j'a lu les témoignages donnés dans presque toutes les causes de cette nature, au cours de ma carrière de membre de cette Chambre—reconnaîtront avec moi qu'on accorde un grand nombre de divorces, grâce à une preuve que n'accepteraient pas un seul moment les cours de divorce des Provinces maritimes, ni même, peut-être, les tribunaux de même juridiction établis en Colombie-Anglaise. Dans le cas d'une cour de divorce, la cause qu'il est plus difficile de gagner, est celle où la partie défenderesse ne comparaît pas, car alors il incombe au président de la cour où se poursuit cette cause d'assumer la fonction de protecteur des droits de la Couronne. Dans cette dernière alternative, le juge est presque instinctivement sous l'impression qu'il existe collusion entre les parties en cause et qu'il est de son devoir de faire en sorte qu'aucune injustice ne soit commise.

M. BORDEN: Se trouve-t-il un procureur du Roi (King's Proctor) au Nouveau-Brunswick ?

M. CARVELL: Non, mais le juge remplit cette fonction et il est de son devoir de faire en sorte qu'aucun divorce ne soit accordé, sauf dans les cas où l'on a établi la preuve la plus directe et la plus forte. Sachant que c'est là la loi, les procureurs informent naturellement leurs clients qu'il

n'existe qu'une raison qui leur permet d'obtenir le divorce et qu'ils doivent établir la preuve de cette raison. Rien ne vaut, sauf l'adultère établi hors de tout doute, auprès de ces tribunaux et il va sans dire que les avocats avisent leurs clients qu'il est inutile d'intenter et de continuer une poursuite de cette nature, ce qui est un procédé coûteux, même dans les Provinces maritimes.

Je ne crois pas qu'il se trouve ici un seul avocat du Nouveau-Brunswick ou de la Nouvelle-Ecosse qui n'ait pas eu l'occasion de recevoir, à son bureau, chaque année, un grand nombre de personnes voulant instituer des procédures en divorce et qui n'ait été dans l'obligation de dire à ces clients qu'il leur était inutile de risquer leur argent à cette fin. Ce Parlement et celui de chacune des provinces du Canada reconnaissent juste le principe de l'octroi des divorces.

M. WHITE: La province de Québec exceptée.

M. CARVELL: Voilà ce que je ne puis admettre; je dis que le principe d'accorder les divorces est accepté dans la province de Québec, tout comme il l'est dans Ontario et au Nouveau-Brunswick. J'admets volontiers que l'Eglise dominante, dans la province de Québec—et je lui donne crédit pour cela—s'est insurgée contre le divorce et je suis opposé moi-même à ce dernier autant que peut l'être cette Eglise. Cependant, on doit reconnaître que, par tout le Canada, la loi pourvoit à la reconnaissance du divorce. Supposant que c'est là le principe de la loi, je dis qu'il n'existe pas de motif pour continuer cette méthode dispendieuse, injuste et partiale d'accorder le divorce. Pourquoi permettre à l'homme riche ou à la femme riche de s'adresser à ce Parlement et d'obtenir un divorce, alors qu'on nie le même privilège à l'époux ou à l'épouse pauvre? Je n'ai jamais institué de poursuite de cause en divorce devant le Parlement du Canada, mais on m'a dit qu'une cause de cette nature représente une dépense de $1,000. On peut atteindre le même but, en s'adressant aux tribunaux des provinces, en ne dépensant que $100, dans nombre de cas, probablement moins. S'il est à propos d'accorder des divorces, j'estime qu'il est contraire à la justice et à l'équité de faire en sorte que la loi ne favorise que les riches, alors qu'elle reste lettre morte dans le cas des pauvres qui ne peuvent se prévaloir des dispositions du statut, parce qu'ils ne possèdent pas les $1,000 requis.

M. BORDEN: Il va sans dire que mon honorable ami n'entend pas soutenir que l'on peut, en retour de $100, obtenir le divorce devant les tribunaux civils des Provinces maritimes, lorsqu'il est nécessaire de faire une preuve par des témoins qui demeurent à l'étranger et peut-être à une grande distance du lieu où les poursuites sont instituées. J'ai connaissance de causes en divorce instituées et poursuivies, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et qui ont occasionné des frais beaucoup plus considérables que ne le furent ceux d'aucune cause en divorce soumise au Sénat.

M. CARVELL: Je n'ignore certainement pas cela. Je crois que je connais assez bien ce que coûtent les procédures devant les tribunaux pour savoir qu'on ne peut, même en payant $100, faire venir d'un pays étranger des témoins. Mais ce n'est pas là la catégorie de témoins ordinairement assignés devant nos cours de justice provinciales. Dans ces derniers cas, la plupart des témoins habitent les districts qui entourent immédiatement celui qu'habitent les parties en cause. En ce moment, je ne parle que des causes ordinaires. La première cause en divorce dont j'eus à m'occuper doit avoir coûté aux parties $3,000, au moins, et elle ne fut jamais décidée complètement, car le juge se retira de la magistrature—mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries connaît la cause à laquelle je fais allusion. L'affaire fut portée à un autre tribunal et, finalement, le divorce fut prononcé. Fait étrange à signaler, ce fut le mari qui institua la poursuite, en premier lieu, et ce fut l'épouse qui institua la seconde poursuite. Quoi qu'il en soit, je ne parle que de ce qui se passe ordinairement, et je soutiens que si l'on admet le principe du divorce, on ne doit pas l'appliquer dans le cas de l'homme riche et en faire fi, lorsqu'un homme pauvre est en cause—et c'est le résultat de la loi telle qu'administrée, au Canada, aujourd'hui, sauf dans les quatre provinces où l'on compte des tribunaux chargés de s'enquérir de ces causes en divorce et d'en disposer.

Je me rends compte que ce sujet est quelque peu délicat. J'ai conscience qu'il y a plusieurs membres de cette Chambre qui, pour des motifs de conscience, croient ne pas devoir approuver aucune modification de la loi. Je m'adresse à eux et leur demande de se mettre dans la même position que l'archevêque d'York dont le représentant de Hastings a cité ce soir le très important rapport. Que ces députés s'érigent en juges et, se mettant dans la position du révérend archevêque, qu'ils tirent la con-

clusion que, tant qu'à maintenir le principe, nous devrions mettre les plus pauvres comme les plus riches sous le coup de la loi.

Je crois que le représentant de Hastings a très convenablement exclu de son projet de résolution toute parole, ou tout sentiment, qui aurait fait naître la question très discutable de savoir si le divorce doit être accordé; qu'il s'est efforcé de ne mettre dans sa motion que les dispositions qui concernent le mécanisme au moyen duquel le divorce est prononcé. Il demande au Parlement d'autoriser les tribunaux ordinaires du pays à faire convenablement ce que, je le crains, le Parlement fait souvent d'une manière inconvenante. Je ne crois pas que nous ferons violence aux convictions consciencieuses d'aucune classe de la population ou d'aucune secte religieuse du Canada en adoptant le projet de résolution que mon honorable ami a proposé ce soir. Je suis persuadé que si ce projet de résolution est adopté et si les membres de la Chambre, sans égard à la politique, s'intéressent diligemment à la question, ils n'auront pas de peine à rédiger une loi qui ne portera atteinte aux principes de personne et qui rendra plus justice au plaideur ordinaire de ce pays qu'il n'est possible de lui en rendre sous le mode actuel d'accorder le divorce.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice). Je prends surtout la parole pour faire observer quelque chose dont l'auteur du projet de résolution semble n'avoir pas tenu compte ou, du moins, n'avoir pas exposé clairement, et au sujet de laquelle l'honorable député qui vient de reprendre son siège—je le dis avec le plus grand respect—semble être sous une fausse impression.

Si j'étais tenu de discuter la question générale: doit-il y avoir une loi du divorce, ou le Parlement doit-il prendre des mesures pour faciliter l'obtention du divorce en ce pays, je pourrais me borner à confirmer ce qu'a dit le représentant de Rouville (M. Lemieux).

Si je prends la parole, c'est pour faire observer que cette motion, bien qu'elle ne parle ouvertement de la procédure en vertu de laquelle les divorces sont prononcés, implique, pour l'amélioration de la procédure suggérée par son auteur—et approuvée, si j'ai bien saisi sa pensée, par l'honorable préopinant—l'établissement d'une loi importante créant dans les provinces où il n'y a pas de cours des divorces, bien plus, pas de loi du divorce, créant, dis-je, par un texte de loi, un droit au divorce et énumérant la cause ou les causes qui permettraient aux gens d'invoquer cette loi du divorce.

L'honorable député qui vient de reprendre son siège, autant que j'ai saisi sa pensée, fait erreur en disant que la loi de ce pays admet le principe du divorce. Je comprends parfaitement que, dans les provinces qui ont des cours de divorce et qui ont une loi que ces cours peuvent administrer, prescrivant les causes donnant droit au divorce, la loi admet le principe du divorce. Mais dans les cinq provinces où ces circonstances n'existent pas, non seulement les tribunaux ne sont pas autorisés à accorder le divorce, mais il n'y a pas de loi donnant à qui que ce soit droit au divorce; et si le Parlement se bornait à autoriser les tribunaux de ces provinces à entendre les demandes de divorces, ces tribunaux n'auraient pas de loi à appliquer. On ne saurait avoir de motif de confier aux tribunaux la procédure suivie dans les instances de divorces—pour emprunter le langage de la motion—avant d'avoir rendu une loi à laquelle s'appliquerait cette procédure.

M. CARVELL: Quelle différence y a-t-il entre accorder le divorce pour des raisons déterminées et permettre à un autre corps de prononcer le divorce pour les mêmes raisons?

M. DOHERTY: Pour employer le langage de l'honorable député, le Parlement accorde le divorce pour une certaine raison, adopte une loi applicable à un individu, et pourquoi le fait-il? Parce que cet individu s'est adressé à lui et lui a dit: Je veux être une exception à la loi générale. Nous parlons de venir au Parlement pour obtenir le divorce, et nous parlons de la procédure par laquelle le divorce est obtenu, mais tout consiste en un acte de la législature, et lorsqu'un individu s'adresse au Parlement, il ne lui demande pas une loi pour accorder le divorce à quelqu'un, mais il lui demande une loi pour faire droit à celui-ci ou celui-là, et pour lui faire droit à quel égard?

Il demande à être relevé d'une obligation que lui impose la loi. Dans celles des provinces où il n'y a pas de cour des divorces, il n'existe pas de loi relative au divorce, et la loi générale, je n'hésite pas à l'affirmer, n'y reconnaît pas le divorce. Dans la province dont je suis l'un des représentants, le divorce est très certainement chose étrangère à la loi, parce que c'est chose à l'égard de laquelle on n'a jamais légiféré. Le

citoyen de la province de Québec—ce que je dis de ma province, les avocats venant des autres provinces le corroboreront sans doute—le citoyen de la province de Québec, dis-je, qui vient prier le Parlement de lui accorder le divorce, vient demander qu'il soit fait exception à la loi. Il s'adresse à nous parce que la loi ne lui donne pas le droit au divorce. Si la loi lui conférait ce droit, il n'aurait naturellement qu'à s'en prévaloir devant les tribunaux. Les gens s'adressent au Parlement parce que les tribunaux ne sont pas compétents en la matière, parce que les tribunaux, si étendue que puisse être leur juridiction, n'ont pas à cet égard de loi à appliquer.

Je veux donc démontrer que le présent projet de résolution ne porte pas uniquement sur une question de procédure. A en juger par les observations de l'auteur du projet, il s'agit ici d'une proposition tendant à l'établissement d'une véritable loi de divorce. L'honorable préopinant a dit, si je ne me trompe, que si nous avions le pouvoir d'édicter une loi formelle concernant le divorce et que nous dussions le faire, il serait enclin à adopter la législation suggérée par l'honorable député de Rouville (M. Lemieux). Si c'est là la loi que mon honorable ami trouverait de son goût, mieux vaut s'en tenir à celle que nous avons maintenant, puisqu'elle ne reconnaît pas le principe du divorce dans celles des provinces où il n'existe pas de cour des divorces.

S'il résulte quelque inégalité de ce que certaines personnes viennent obtenir du Parlement une loi particulière faisant exception à la loi générale en leur faveur, cela ne provient pas de l'insuffisance de la loi. En ces provinces, tous les mariages sont également indissolubles aux yeux de la loi; mais il est loisible au Parlement fédéral, qui est revêtu du pouvoir législatif, de décréter que des personnes mariées en conformité de la loi générale, unies par les liens d'un mariage indissolubles sont démariées. Voilà tout.

Au dire de l'auteur du projet de résolution, mieux vaudrait ne jamais prononcer un seul divorce que s'en tenir aux inégalités que comporte le système actuel. Je conviens avec lui qu'il serait préférable de ne pas accorder un seul divorce; mais les inégalités dont il parle ne sont pas attribuables à l'insuffisance du système: elles résultent de l'absence de tout système, d'un fait auquel nous ne pouvons rien changer, de ce que le Parlement peut, dans l'exercice de ses attributions, édicter une loi en faveur d'un particulier, s'il le juge à propos; et, de même que le Parlement peut aujourd'hui même, s'il le désire, édicter une loi interdisant formellement le divorce, de même il peut, par une loi spéciale, décréter une exception à la loi générale, puisque la loi étant muette sur le chapitre du divorce—je parle ici des provinces où il n'existe pas de cour des divorces—il intervient parfois pour soustraire un particulier à l'application de la loi générale.

Si nous venions à édicter une loi interdisant formellement le divorce, le Parlement pourrait toujours, quand il le jugerait à propos, édicter une loi spéciale en faveur de tout particulier qui viendrait le prier de le soustraire à l'application de cette loi générale. Nous ne pouvons donc pas établir un état de choses de nature à restreindre les attributions des législatures à venir, décréter qu'il ne leur sera pas permis, lors même qu'elles le voudraient, d'édicter de lois pour faire droit à certaines personnes en certains cas particuliers. C'est ce que l'on fait aujourd'hui, et si l'honorable député n'avait visé que la modification de la procédure, il eût rédigé sa proposition de façon à inviter la Chambre à examiner la procédure qui prévaut à l'égard des bills d'intérêt privé tombant dans la catégorie en question.

Mais à la façon dont il a appuyé son projet de résolution, on voit qu'il songe à suggérer un moyen par lequel le Parlement se dépouillerait de l'une de ses attributions législatives pour la convertir en un pouvoir judiciaire dont il revêtirait les juges. Pour cela, c'est-à-dire pour permettre aux tribunaux d'exercer une juridiction quelconque en la matière, il faudrait d'abord édicter une loi que les juges pussent administrer une loi mettant l'adultère au nombre des causes de divorce; il faudrait édicter une loi établissant le droit légal au divorce. Dans la situation où nous sommes aujourd'hui, nous ne pouvons donc pas modifier la loi de façon à empêcher le Parlement de légiférer à l'égard de certains cas particuliers, et nous ne saurions conférer de juridiction aux juges tant que nous n'aurons pas établi de loi d'application générale à être par eux administrée.

Je crois que la question qui se pose est celle de savoir si nous sommes disposés à introduire l'institution du divorce dans la loi des provinces qui n'ont pas encore de loi de divorce, et de faire une loi définissant quelles seront les causes suffisantes pour obtenir un divorce. Il faudra ensuite naturellement laisser l'application de cette loi, comme on le fait pour toutes les autres, aux tribunaux judiciaires. Edicter

une loi est donc le premier pas à faire pour donner juridiction aux tribunaux. Il ne suffit pas seulement de transférer aux cours de justice la juridiction judiciaire que possède le Parlement. Le pouvoir que nous exerçons ici est un pouvoir législatif, et pour que les tribunaux puissent entendre dès causes de divorce, il faut édicter une loi à cet effet et leur conférer le pouvoir de l'appliquer. Je dis ceci afin qu'il soit compris bien clairement que ceux d'entre nous qui croient devoir voter contre cette motion ne sont pas opposés à l'idée d'améliorer la procédure au sujet des bills de divorce.

Parlant pour moi seul, bien que je ne crois pas que ces lois devraient être adoptées, convaincu, comme je le suis, qu'aucun divorce ne devrait être accordé, néanmoins, s'il était possible d'améliorer les règles actuelles—et à mon point de vue, l'amélioration devrait avoir pour but de diminuer les facilités pour ces bills particuliers de devenir loi— si, dans l'exercice de ses pouvoirs législatifs, le parlement veut dans l'avenir adopter des bills de ce genre, pour ma part je serai heureux si l'on améliore la procédure de façon à rendre parfaitement claires les raisons pour accorder ces bills. Mais ainsi que je le dis, la proposition qui est maintenant devant nous, comporte, si la motion reste telle qu'elle est présentement, une déclaration sur la question de savoir si nous devons ou ne devons pas faire une loi de divorce pour les provinces qui n'en ont pas.

Ce n'est pas mon intention de discuter si le divorce est désirable ou non. Je me suis levé seulement pour démontrer qu'il ne s'agit pas seulement dans cette motion d'une simple question de procédure, mais de dire si le temps n'est pas arrivé où l'on doit adopter une loi générale de divorce, applicable aux provinces qui n'ont pas de loi de ce genre dans le moment. Je n'ai pas besoin de dire qu'une telle loi apporterait un changement très radical dans les conditions qui ont existé dans ce pays jusqu'à ce jour; et l'on ne nous a pas donné de preuves que le public demandait un changement aussi radical, suffisantes pour nous autoriser à l'adopter.

L'honorable député qui a proposé la motion a parlé de certaines misères dans certains cas particuliers. Les meilleures lois seront dures dans certains cas, c'est une chose inévitable. Mais nous avons à considérer si le pays demande présentement le changement, et si cette demande est basée sur des preuves que la loi actuelle prive, d'une façon générale le peuple, de quelque chose qui lui est avantageux, avantageux aussi à l'Etat, et qu'on devrait lui accorder; et si, d'un autre côté, nous n'avons pas raison de nous féliciter des résultats qu'a produits le système que nous avons pu garder jusqu'à ce jour, système d'après lequel la loi ne reconnaît pas le divorce.

Si l'on veut parler des injustices du système actuel, il faut reconnaître que l'inégalité a toujours existé, et continuera à exister en toutes choses qui peuvent être obtenues du Parlement par législation spéciale ou particulière. Il en coûte toujours quelque chose pour faire adopter une loi particulière. Les bills de divorce sont de cette catégorie. On n'a pas démontré qu'ils coûtaient plus cher qu'un bill privé ordinaire, et je ne crois pas que l'on puisse dire que l'on a démontré ici ce soir, que même si ces causes étaient portées devant les tribunaux judiciaires, que le riche ne serait pas en meilleure position que le pauvre de faire face aux dépenses qu'il faudrait encourir, et l'on n'a pas démontré non plus que, règle générale du moins, il en coûtait plus cher pour obtenir un bill de cette Chambre que pour obtenir un jugement devant un tribunal ordinaire.

Pour ma part, ce n'est pas là ce qui m'inquiète beaucoup. Je serais très heureux de voir disparaître entièrement l'inégalité qui existe. Le moyen le plus simple et le plus court de faire disparaître cette inégalité n'est pas de mettre le pauvre à la place qu'occupe le riche aujourd'hui, mais de prendre le riche et de le mettre à la place qu'occupe le pauvre et de les soumettre tous deux à la loi commune du pays. Ne donnez à personne de loi exceptionnelle. Je crois qu'il serait certainement sage de notre part de nous en tenir au système qui nous a si bien servi jusqu'à présent.

Il faudrait au moins que nous eussions la révélation, la démonstration de l'existence d'un malaise général résultant de cette manière d'agir dans le passé, avant d'entreprendre de la modifier aussi radicalement que le demande la motion qui nous est soumise et que l'a expliqué le savant auteur et éloquent défenseur de cette motion.

M. G. H. BARNARD (Victoria) (C.-A.): Monsieur l'Orateur, originaire d'une province qui a sa propre cour de divorce, je dois dire que j'ai été vivement intéressé par la discussion qui s'est faite ce soir. J'ai prêté une oreille particulièrement attentive à la réponse de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), au plaidoyer de l'honorable représentant d'Hastings-est (M.

Northrup), bien qu'il m'ait paru que le discours de l'honorable député de Rouville n'était pas en tous points une réponse à celui de l'honorable représentant d'Hastings-Est. L'honorable député de Rouville s'est surtout appliqué à établir le mal-fondé des principes du divorce en général. L'honorable député d'Hastings-Est, d'autre part, a commencé par montrer que le divorce existe bel et bien chez nous. Je saisis bien la portée de l'objection soulevée par l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty), que, dans certaines provinces de l'Est, il n'existe pas de loi autorisant le divorce, et que si nous y établissons des cours de divorce, il ne se trouvera pas de texte de loi que ces tribunaux puissent appliquer. Mais il n'en reste pas moins acquis que tout homme qui en a les moyens et s'adresse à notre Parlement peut obtenir le divorce s'il est en mesure d'établir certains faits. Il est assez difficile de faire comprendre à quelqu'un qui demande le divorce et à qui on impose des frais considérables sans nécessité, qu'il peut exister un tribunal ayant juridiction, sans qu'il existe en même temps une loi que ce tribunal soit chargé d'appliquer.

Quant à la loi de divorce de la Colombie-Anglaise, je tiens à dire que, à mon avis, elle donne d'excellents résultats. Elle est en vigueur depuis la Confédération; on n'en a pas abusé. La sainteté du mariage est tenue en aussi haute estime là-bas que dans toute autre partie du Canada, et je pense que tant que la magistrature canadienne sera aussi considérée qu'elle l'est aujourd'hui, nous n'aurons pas raison de nous inquiéter à ce sujet. Je me rends bien compte que c'est là une question au sujet de laquelle les membres de la députation sont exposés à différer notablement. Bien que j'approuve la proposition de l'honorable représentant d'Hastings-Est, la solution la plus acceptable, à mon avis, serait probablement de nommer un comité de la Chambre chargé d'examiner cette question de procédure et l'opportunité d'édicter une loi sérieuse de divorce, afin que la Chambre fût convenablement saisie de la question avec pièces à l'appui. Je propose donc le projet d'amendement suivant:

Que tous les mots après le mot "que" à la fin de la question soient biffés et les mots suivants insérés à la place:

Un comité de sept membres sera chargé de s'enquérir de la procédure actuelle suivie dans les causes de divorce et de faire rapport si quelque procédure plus satisfaisante, et laquelle, pourrait être adoptée en pareil cas.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, nous avons été vivement intéressés par l'expression des vues assez divergentes de la députation à l'égard de cette question; et je dois dire que ceux qui ont eu l'avantage de siéger ici ces quinze ou vingt dernières années, savent que ce n'est pas, tant s'en faut, la première fois que ce sujet revient sur le tapis. L'honorable député d'Hastings-Est (M. Northrup) a proposé la motion suivante:

Que, de l'avis de cette Chambre, la procédure suivant laquelle les divorces sont accordés par le Parlement et les frais excessifs qu'elle entraîne, non seulement privent la grande majorité des Canadiens du bénéfice de cette loi, mais donnent des résultats tellement peu satisfaisants que le Gouvernement devrait sans retard mettre à l'étude les moyens à prendre en vue de porter remède à cet état de choses dès la présente session.

Je ne me fais tout à fait la même idée de cette motion que mon collègue l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty). Il me paraît que l'honorable député d'Hastings-Est se préoccupe plus particulièrement de la question de procédure, et ne vise pas l'adoption d'une loi générale de divorce pour tout le Canada. En ce qui regarde la procédure adoptée à l'égard de ces projets de loi au Parlement, c'est, d'abord, presque entièrement une procédure établie par le règlement du Sénat. Il m'a été donné à maintes reprises de faire observer que la procédure suivie au Sénat à cet égard pourrait être améliorée sensiblement.

Une difficulté qui m'a paru se soulever fréquemment dans ces causes devant le comité du Sénat provient de l'insuffisance des précautions prises contre la collusion des intéressés.

En Angleterre et dans quelques-unes des provinces du Canada où le divorce est admis et où il existe des tribunaux pour le prononcer, il y a d'habitude un personnage désigné sous le nom de procureur du roi, ou à défaut d'un procureur du roi, le juge lui-même en remplit les fonctions, de sorte que l'on se prémunit, autant que possible, contre toute entente collusoire des parties. Il est également vrai que les personnes en instance de divorce devant le parlement ont à subir des dépenses qu'elles n'encourraient pas si elles s'adressaient à un simple tribunal. Il est vrai encore que dans toutes les instances en divorce, qu'elles soient intentées, par un bill privé devant le Parlement, ou par procédés judiciaires ordinaires devant un tribunal à cet effet, de très grands frais sont encourus.

Il ne conviendrait de nous figurer qu'une simple loi du divorce, ou la création d'un tribunal dans chaque province du Canada, ferait disparaître, dans la plupart des cas, la disproportion à laquelle mon honorable ami a fait allusion. Le député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) nous a dit que dans la province qu'il habite, à sa connaissance personnelle, certaines instances en divorce avaient coûté des milliers de dollars aux personnes qui les avaient instituées et qu'en fin de compte ces procédés si coûteux avaient été inutiles. Les avocats qui habitent des provinces où il existe des cours de divorce comprendront qu'il n'y a rien d'exagéré dans cet aperçu de la situation. Il y a sans doute et la chose est facile à comprendre, chez eux, des cas dans lesquels les frais d'un divorce, lorsque les témoins résident à proximité du tribunal, sont très peu élevés. De même devant le Sénat, lorsque les témoins demeurent au proche et qu'ils n'ont pas à venir des pays étrangers, les frais sont aussi comparativement légers, à part le coût de la publicité, dont je n'ai jamais bien compris la nécessité et, en cela, je suis grandement de l'avis exprimé par mon honorable ami (M. Northrup).

Une difficulté à laquelle on a fait allusion et qui mérite qu'on s'y arrête, c'est qu'il arrive que des députés ou des sénateurs ne comprennent pas toujours parfaitement qu'ils remplissent des fonctions exclusivement judiciaires et qu'ils doivent strictement baser leur jugement sur la preuve qui leur est faite.

Quoi qu'il en soit, toute la question du divorce dans les cinq provinces se résume à ceci: tandis qu'il n'y a pas, dans ces cinq provinces, de loi qui permette, à ceux qui croient y avoir droit, d'obtenir le divorce, il existe virtuellement depuis 1867, dans le sein de ce Parlement, un tribunal qui adjuge dans les causes en divorce qui surgissent dans ces provinces. Il est également vrai que, dans ces instances, non seulement le Sénat, mais aussi la Chambre des communes se croient obligés d'observer rigoureusement les procédures qui sont obligatoires dans le Royaume-Uuni de la Grande-Bretagne et d'Irlande. De fait, l'article 152 des règlements du Sénat les y oblige absolument:

152. Dans tous les cas que n'aurait pas prévus le présent règlement, les principes généraux par lesquels se conduit le parlement impérial, pour la dissolution du mariage, et les usages, règles et formalités de la chambre des lords dans les procédures en divorce, s'appliquent, en tant qu'applicables aux procédures en divorce devant le Sénat et devant le comité permanent des divorces.

[M. Barnard.]

En fin de compte, bien que le divorce ne soit pas admis et bien qu'il n'y ait pas de cour de justice pour le prononcer dans les cinq provinces, il semble toutefois que le Parlement s'est constitué d'une certaine façon en tribunal à cet effet et c'est à ce tribunal que s'adressent par bill privé ceux qui veulent divorcer.

Je ne veux pas prétendre en aucune façon que la procédure devant le Sénat ne peut pas être améliorée. De fait, j'ai souvent exprimé l'opinion qu'elle devrait l'être. Elle pourrait peut-être l'être en redoublant de vigilance dans les causes qui ne sont point contestées, bien que j'approuve tout ce que l'on a dit du travail excellent qu'a fait, en sa qualité de président du comité des divorces, le sénateur Kirchhoffer. Il serait peut-être possible de couper les frais inutiles afin de faire disparaître dans une certaine mesure la disproportion qui existe et dont s'est plaint l'honorable député (M. Northrup), puisqu'elle n'a pas pour effet d'augmenter les garanties d'indissolubilité que l'on rencontre devant les tribunaux des pays où le divorce est reconnu.

Je crois que la motion proposée par mon honorable ami le député de Victoria (M. Barnard) est plus efficace pour arriver à la simplification de la procédure que celle proposée par mon honorable ami le député de Hastings (M. Northrup). On ne doit pas oublier qu'aussi longtemps que la coutume de s'adresser au Sénat en ces circonstances existera, les règlements du Sénat auront la prééminence sur toute autre considération, de sorte que le mode le plus rationnel serait pour mon honorable ami, le député de Victoria, d'ajouter à sa motion une clause pour soumettre la question à l'examen d'un comité conjoint de la Chambre et du Sénat. Il me semble que, avant d'aller plus loin, nous dussions ne pas perdre de vue cette considération. On pourrait s'informer auprès de quelque sénateur, afin de savoir s'il ne serait pas possible de s'entendre pour nommer, avant la fin de la session, un comité comme celui dont je viens de parler. A cette fin, il vaudrait mieux ne pas discuter plus longtemps et en conséquence je propose le renvoi de la discussion.

Sir WILFRID LAURIER: Je crains, en prenant la parole, d'enfreindre la règle de clôture qui a été adoptée à la dernière session, mais comme la question n'est pas très irritante de sa nature, peut-être me sera-t-il permis de dire quelques mots sur la mo-

tion de mon honorable ami. Si j'ai bien saisi la trame des discours qui viennent d'être prononcés, à commencer par celui du député de Hastings jusqu'à celui du premier ministre, on ne saurait y voir la moindre tentative d'introduire une loi du divorce, puisque chaque député qui a exprimé son sentiment sur la motion de mon honorable ami (M. Northrup), s'est défendu de vouloir étendre le champ des motifs pour lesquels on accorde aujourd'hui le divorce.

Si je l'ai bien compris, le député de Hastings se retranche derrière le rapport de la minorité de la commission qui, en Angleterre, il y a deux ans environ, a été appelée à étudier la question.

Ce rapport déclarait que la minorité ne voulait pas proposer un nouveau mode plus parfait de procédure, mais qu'elle était en faveur d'améliorer l'ancien. C'est là le sentiment qui a guidé mon honorable ami. Je lui ferai simplement remarquer que tout en condamnant le divorce, sa motion, si elle a un sens quelconque, le rend plus facile à obtenir du Parlement. En d'autres termes, il est d'opinion que le divorce est un mal, mais il dit: Le mal existe; il règne en ce lieu; chaque année, par nos lois nous le perpétuons; mais tout de même, par sa motion, l'honorable député cherche à rendre le divorce plus accessible et à en augmenter le nombre. Cette position ne me semble pas logique du tout.

Pour ma part, j'aime mieux la déclaration du ministre de la Justice que jusqu'à ce jour notre loi n'a pas voulu reconnaître le divorce et qu'il vaut mieux pour nous rester où nous en sommes. Aujourd'hui, au Canada, nous avons moins de divorces que, peut-être, aucun autre pays civilisé au monde. Il se pourrait que notre procédure actuelle fût la source de quelque injustice à l'égard de certaines personnes. Il nous est impossible de faire une loi, quelqu'extraordinaire qu'elle soit, qui ne causera pas d'injustice à quelqu'un. En général, cependant, les lois de la nature de celle-ci ont en vue le bien du pays et je crois que c'est à son avantage que nous n'ayions pas de loi du divorce.

La prétention soutenue par mon honorable ami le député de Hastings, c'est que nous n'avons pas de loi, mais que nous avons une coutume. La coutume est telle qu'elle peut être parfois préjudiciable à quelqu'un et il voudrait qu'en conséquence nous rendions la coutume plus aisée et plus accessible à ceux qui ne peuvent aujourd'hui s'en prévaloir. Le raisonnement de mon ami le ministre de la Justice sur ce sujet me paraît plus concluant et pour ma part je partage entièrement son avis.

Il y a cependant un point qu'a soulevé le ministre de la Justice sur lequel je suis en désaccord avec lui, mais il s'agit d'un désaccord purement spéculatif. Mon honorable ami a déclaré que dans quatre des provinces nous avons des cours de divorce tandis que dans les cinq autres le divorce n'est pas reconnu. Il a raison de prétendre que le divorce n'est pas reconnu dans la province de Québec, mais je ne suis pas aussi certain qu'il n'y ait pas de divorce dans Ontario. Mes souvenirs historiques sur cette question me portent à croire qu'une loi du divorce semblable à celle qui existait en Angleterre fut introduite dans la législation de la province du Haut-Canada, au moment de sa création. Ces lois anglaises furent données au Haut-Canada, à cette époque. Il existait alors une loi du divorce en Angleterre et je crois qu'elle vit encore en Ontario. C'est cependant une loi qui dort, qu'elle ait été ou non effective dans le passé, et la province d'Ontario ne peut plus la réveiller, parce que lors de la confédération la province s'est vu retrancher le privilège de légiférer sur le divorce. Par conséquent, même si la loi existe en Ontario, c'est purement à titre de souvenir; la province d'Ontario ne peut plus accorder de divorce et cette prérogative n'appartient qu'au plus haut Parlement. Je n'ai attiré l'attention de mon honorable ami le ministre de la Justice sur ce point qu'à titre spéculatif. Sur tous les autres, je le répète, je suis d'accord avec le ministre de la Justice.

Je crois qu'il vaut mieux pour nous en rester où nous en sommes depuis quarante ans, et que la loi canadienne doit continuer à exclure le divorce de ses tables, ainsi qu'elle l'a fait jusqu'ici.

(La motion de M. Borden est adoptée et la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.)

Sur motion de M. Borden, la séance est levée à onze heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mardi, 17 février 1914.

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

1re LECTURE

De divers bills d'intérêt privé:

Le 1er (n° 72), présenté par M. R. B. Bennett, relatif à la compagnie du chemin de fer de Calgary et Fernie;

Le 2e (n° 73), présenté par M. Currie, relatif à la Compagnie du chemin de fer canadien du Nord;

Le 3e (n° 74), présenté par M. G. V. White, relatif au chemin de fer de l'Ontario-Central;

Le 4e (n° 75), présenté par M. W. H. Sharpe, relatif à la Continental Fire Insurance Company of Canada;

Le 5e (n° 76), présenté par M. Lavallée, tendant à constituer en société les Sœurs de la Charité de l'hôpital de Saint-Antoine du Pas.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) présente un message de son Altesse Royale le Gouverneur général, signé de la propre main de ce dernier.

M. l'ORATEUR donne lecture de ce message dans les termes suivants:

Messieurs de la Chambre des communes:
J'ai reçu avec grand plaisir l'adresse que vous avez votée en réponse à mon discours d'ouverture du Parlement.

Arthur.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 13 février 1914.

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES JUGES.

M. ROCH LANCTOT (Laprairie-Napierville) demande à déposer un projet de loi (bill n° 77), tendant à modifier la loi sur les juges.

—Monsieur l'Orateur, la loi que je demande de modifier par ce bill décrète, par l'article 19, qu'un juge qui a quinze ans de services sur le banc peut être mis à la pension. Par le bill que je soumets, je propose que le mots "quinze" soit remplacé par "vingt-cinq".

Par les articles 20, 24, des Statuts revisés et par l'article 25 de la loi de 1908, reproduite au chapitre des Statuts de 1913, il est déclaré qu'un juge qui a atteint l'âge de 75 ans, ou qui a trente-cinq ans de service, sans cependant avoir atteint l'âge de 75 ans, peut se retirer, et dans l'un ou l'autre de ces deux cas, il reçoit du Gouvernement une pension égale au salaire qu'il avait au moment de sa retraite.

[Sir Wilfrid Laprier.]

Par le présent bill, je propose que cette disposition soit modifiée, et au lieu du plein salaire, le juge ainsi pensionné ne reçoive, à l'avenir, qu'une pension égale aux deux tiers du salaire annuel qu'il touchait au moment de sa retraite. Au cas où le juge n'aurait été en fonctions que pendant une période de moins de cinq ans, la pension ne devra pas excéder un tiers du salaire annuel qu'il touchait, à moins qu'il n'ait atteint l'âge de 75 ans.

Par le nouvel article 25 que je propose, tout juge de comté qui a atteint l'âge de 75 ans, sera obligé de se retirer.

Je propose également un article additionnel qui viendra immédiatement après l'article 27 des Statuts revisés de 1906, et ce nouvel article comporte qu'un individu qui reçoit une pension en vertu de cette loi et qui, plus tard, a droit de toucher un salaire à raison des fonctions publiques qu'il exerce sous le Gouvernement du Canada, tel salaire devra être déduit du montant de telle pension.

Enfin, par un dernier article, il est décrété que les dispositions de ce dernier article s'appliqueront à tous ceux qui reçoivent aujourd'hui une telle pension.

M. l'ORATEUR: Je n'ai pas eu l'occasion de bien examiner ce projet de loi; m'est avis, cependant, que c'est par résolution qu'il devrait être présenté. Je vois qu'il est question de pension, et cette pension serait, je suppose, payée dans des circonstances autres que celles indiquées dans la loi générale. S'il en est ainsi, la chose ne peut se faire que par résolution. J'examinerai la question avant que le bill atteigne la deuxième lecture.

M. LANCTOT: Il ne s'agit pas d'accroître, mais de réduire la pension.

M. l'ORATEUR: Les circonstances peuvent différer de celles dans lesquelles une pension peut être payée aujourd'hui par la loi.

(La motion est adoptée, et le bill subit sa 1re lecture.)

DEPOT DUN RAPPORT RELATIF AUX RECENSEMENTS DECENNAUX.

Le très honorable M. BORDEN (premier ministre) dépose sur le bureau de la Chambre un état de la population du Canada par provinces et par territoires en 1871, 1881, 1891, 1901 1911, selon que l'indiquent les résultats du recensement.

Je vois ici que c'est dans l'Annuaire statistique du Canada de la présente année

que l'on trouve les chiffres relatifs à la population de l'Alberta et à celle de la Saskatchewan selon leurs limites actuelles, et selon que le recensement de 1911 les avaient fixées, conformément à une compilation faite par le bureau du recensement. Il va sans dire que l'Alberta et la Saskatchewan n'étaient pas encore à cette époque constituées en provinces, mais la population est donnée pour l'étendue qu'elles embrassent actuellement.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS RELATIVE A UN RAPPORT.

M. GRAHAM: Quand pouvons-nous espérer obtenir le rapport annuel de la commission du Transcontinental pour l'exercice clos le 31 mars dernier? Est-ce l'intention du ministre de suivre l'ancienne coutume et de déposer sur le bureau de la Chambre un rapport supplémentaire allant au 31 décembre?

Lhon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : C'est ce que je ferai demain dans les deux cas.

DISCUSSION GENERAL DU BILL REGLANT LA REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) propose la 2ème lecture du projet de loi (bill n° 62), tendant à régler de nouveau la représentation du pays à la Chambre des communes.

—Je désirerais faire quelques observations à l'occasion de la deuxième lecture de ce projet de loi. Lors de sa présentation, j'ai dit qu'il répondait exactement pour la forme à celui que les Chambres ont adopté en 1903; mais ce n'est pas tout à fait cela, puisque le projet de loi actuel n'a pas reproduit les articles 7 et 8 qui se trouvaient dans celui de 1903. Le motif de cette omission, c'est que ces deux articles ont été abrogés l'année d'après par un bill qu'avait présenté le ministre de la Justice de ce temps-là, sir Charles Fitzpatrick, qui, en le proposant, a fait les observations suivantes:

L'objet de ce projet de loi est de faire disparaître deux ou trois erreurs qui se sont glissées inaperçues dans la loi de 1903. Les articles 7 et 8 de la loi concernant la représentation se trouvent là par erreur. Ils sont empruntés à la loi de Québec, Statuts revisés, chapitre 2, articles 67 et 68, qui délimitent les districts électoraux. L'intention était de mettre ces articles à la place qu'ils devaient occuper, dans l'annexe concernant la province de Québec. Ils se trouvent actuellement dans le corps de la loi, ce qui les rend applicables à tout le Canada. Cela est naturellement impossible avec le mode de division qui existe ailleurs.

Vu que ces articles ont été abrogés l'année suivante, et tenus pour inapplicables, ils n'ont pas été reproduits dans le projet de loi présenté il y a huit jours. Mon honorable ami de Pictou (M. E. M. Macdonald) a soulevé alors une question relative à l'effet du paragraphe 4 de l'article 51 de la loi constitutionnelle de 1867, conçu ainsi qu'il suit:

Lors de chaque nouvelle répartition, nulle réduction n'aura lieu dans le nombre des représentants, à moins qu'il ne soit constaté par le dernier recensement que le chiffre de la population de la province par rapport au chiffre de la population totale du Canada, à l'époque de la dernière répartition du nombre des représenaants de la province, n'ait décru dans la proportion d'un vingtième ou plus.

Et l'on a prétendu que si l'on appliquât cette disposition, il n'y aurait pas de réduction dans la représentation des Provinces maritimes et peut-être même d'Ontario, eu égard aux résultats accusés par le dernier recensement. Je regrette aussi vivement que tout autre député la perte de représentation que ces provinces sont dans la nécessité de subir, et comme je l'ai déclaré au député de Pictou dans la circonstance en question, je ne serais que trop heureux de pouvoir trouver dans cet article quelque argument qui m'épargnerait la nécessité d'effectuer cette diminution de représentation prévu dans le bill à l'étude. Mais je le crains fort, on ne saurait invoquer l'aide de cet article, et pour rendre ma pensée plus sensible, je veux citer un exemple concret. Supposons qu'une certaine province du Canada à laquelle est appliquée l'unité de représentation, ainsi qu'établie par la population de Québec, soit menacée de la perte d'un de ses députés. Il faut considérer l'effet du paragraphe 4, et voir si ses dispositions constituent une sauvegarde suffisante. Afin de parer à des fractionnements longs et compliqués, supposons que cette province se trouve dans cette posture-ci: lors de la répartition précédente, la proportion du chiffre de la population de cette province par rapport au chiffre de la population totale du Canada, était d'un dixième. Et en supposant qu'au moment de ce remaniement on constate que la proportion du chiffre de la population de la province en regard de la population globale du Canada est d'un douzième, alors il s'agit de savoir quelle est l'interprétation à donner au paragraphe 4 et quel est son effet. Si on réduit ces proportions à un dénominateur commun, on constate que

lors du remaniement précédent, la proportion était de six soixantièmes, tandis que pour la répartition à l'étude, elle est d'un douzième, ou de cinq soixantièmes. D'après mon interprétation de l'article, il y a réduction de six soixantièmes à cinq soixantièmes dans la proportion de la population de Québec au regard de la population globale du Canada. A mon avis—et c'est l'avis auquel on s'est toujours rangé par le passé —la proportion de la population de cette province au regard de la population globale du Canada a donc été réduite d'un sixième, c'est-à-dire de six soixantièmes à cinq soixantièmes. L'argument formulé à l'encontre de cette proposition est celui-ci: dans la mesure où la proportion en question, lors du remaniement précédent, était de six soixantièmes et que pour la répartition actuelle, elle est de cinq soixantièmes, la proportion en question n'a été réduite que d'un sixième, mais réflexion faite, on se convaincra que pareille prétention est inadmissible.

A l'époque du remaniement précédent, la population était de six soixantièmes, et pour la répartition à l'étude ce chiffre est de cinq soixantièmes. A mes yeux, la proportion s'est donc abaissée d'un sixième ou de plus d'un douzième et la province ne saurait donc invoquer l'aide du paragraphe et de l'article 51 de la Constitution, comme j'ai débattu la question à fond en présentant le bill, je ne juge pas utile d'en dire davantage, à cette étape du débat.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Avant que la 2e lecture du projet de loi soit décidée, il conviendrait sans doute d'essayer d'établir le principe dont doit s'inspirer le comité qui est chargé de la mission de remanier la carte électorale du pays, de façon à donner à chaque province du Dominion la représentation à laquelle elle a droit, d'après le chiffre de sa population constaté au dernier recensement. Bien qu'on ait souvent cité ce texte, on me pardonnera bien, si j'invoque de nouveau les dispositions de l'article 51 de la Constitution, qui est la base de toutes les prescriptions législatives qui intéressent notre système de représentation. Ce texte est quelque peu singulier et j'y appelle l'attention de cette Chambre:

Immédiatement après le recensement de mil huit cent soixante-onze, et après chaque recensement décennal, la représentation de chaque province sera répartie de nouveau par telle autorité, de telle manière et à dater de telle époque que pourra, de temps à autre, prescrire le Parlement du Canada, d'après les règles suivantes.

[M. Borden.]

Inutile de citer ces règles; mais je tiens à signaler le texte que voici:

La réprésentation sera répartie par telle autorité de telle manière et à dater de telle époque que pourra de temps à autre, prescrire le Parlement du Canada.

Ce texte a paru une énigme à nombre de ceux qui ont étudié la Constitution. Il est difficile de constater, d'après le simple contexte de la Constitution, la pensée des auteurs de la Confédération en se servant de ces mots: "Par telle autorité que pourra, de temps à autre, prescrire le Parlement". Le compte rendu des délibérations de la législature de l'ancien Canada, qui siégea à Québec à cette époque, n'indique nullement la pensée dont se sont inspirés les auteurs de la loi. Les discours prononcés et les écrits publiés à cette époque ne jettent aucune lumière sur le sens de ces mots. Bien que j'aie lu nombre d'auteurs qui traitent de l'histoire de cette période, je n'ai pas réussi à constater l'objectif visé par les auteurs de la Constitution. Un avis souvent formulé, même devant cette Chambre, c'est que cet article du texte veut dire que le Parlement devrait créer un corps indépendant, disons une commission de juges qui, après chaque recensement, auraient mission d'effectuer la répartition de la représentation entre les diverses provinces. Bien qu'on ait plus d'une fois exprimé cet avis ici même, ni l'un ni l'autre parti politique, jusqu'ici, n'a voulu se dessaisir de l'autorité dont le Parlement est revêtu. Ni l'un ni l'autre parti n'a voulu confier en d'autres mains le devoir et la responsabilité qui incombent au Parlement de déterminer la représentation en cette Chambre.

Depuis l'établissement de la Confédération, le Parlement a été saisi de quatre lois concernant le remaniement de la carte électorale; c'est le cinquième. Les trois premiers remaniements s'effectuèrent sous les auspices du parti conservateur, et le quatrième sous le régime libéral. Depuis que le premier ministre a fait sien le principe que nous posâmes en 1903, j'ai à cœur, aujourd'hui, d'éviter toute discussion contentieuse: mais je puis bien affirmer, sans récrimination, qu'au point de vue historique les trois premiers remaniements, celui de 1872, celui de 1882 et celui de 1892, effectués par le parti conservateur, n'ont pas répondu aux vœux de la minorité, l'opposition, et je puis ajouter à bon droit qu'en mainte circonstance ils nont pas répondu aux vœux du parti conservateur lui-même. Tout consistait à présenter un bill tout prêt, dans l'élaboration duquel la minorité, l'opposi-

tion en cette Chambre, n'avait pas eu voix au chapitre. Son rôle se bornait à critiquer ou à opiner du bonnet; mais elle n'avait aucune initiaive dans l'élaboration de la loi.

Après notre accession au pouvoir, un devoir nous incomba en 1903, à la suite du recensement de 1900: celui d'effectuer la répartition de la représentation. Nous jugeâmes préférable d'inaugurer un nouveau système, et nous présentâmes un projet de loi qui n'avait nullement été élaboré, laissant à un comité parlementaire le soin de dresser la carte électorale que le Parlement a le devoir de préparer. Ce comité se composait de sept députés et en cette circonstance comme aujourd'hui la majorité, cela va sans dire, doit avoir voix prépondérante. Personne ne saurait y trouver matière à critique; cela fait partie de notre système parlementaire.

Le système fonctionnera bien, si la majorité du comité s'inspire, non pas du désir de l'emporter sur la minorité, mais uniquement des principes d'équité, de justice et de loyauté. Je le sais, au sein du comité constitué en 1903 il se produisit de vives divergences d'opinion et d'ardents débats; mais je dois le dire à l'honneur de ce comité, lorsque cette Chambre fut saisie du rapport dressé par le comité, elle l'accepta, en dernière analyse, comme frappé au coin de la loyauté. Si mes souvenirs sont fidèles, et je ne crois pas faire erreur, il figurait dans ce rapport deux dispositions qui furent vivement critiquées. L'une de ces dispositions intéressait la représentation du comté de Hastings, et l'autre celle du comté de Waterloo. Il s'en suivit un débat fort animé au sein de cette Chambre. J'exerçais alors la fonction de premier ministre avec toute la responsabilité qui en découle, et bien que je ne fusse pas parfaitement convaincu de la légitimité des objections soulevées, je jugeai préférable de pécher par générosité, et nous souscrivîmes aux vues de la minorité et modifiâmes le bill en conséquence. A dater de ce moment,—et j'invoque ici le jugement de cette Chambre,—depuis que le Gouverneur général a sanctionné le bill en question jusqu'aujourd'hui, personne n'a soulevé de critiques touchant l'équité du remaniement de 1903.

Les mêmes devoirs s'imposent en ce moment au comité qu'il s'agit de créer; j'en ai la pleine confiance, se guidant sur les précédents établis, ils s'inspireront de l'esprit de justice, d'équité, de loyauté et de bonne foi qui doivent présider aux relations des deux partis.

Je sais qu'il y aura toujours, comme il y en a eu dans le passé, une forte pression exercée sur les membres de la majorité du comité, non pas qu'elle vienne de la Chambre autant que du dehors, pour faire pencher le plateau de la balance plutôt du côté de la majorité que du côté de la minorité. Il n'y a rien là que de très naturel; mais, après tout, je crois que les événements ont justifié notre attente et qu'on ne gagnera rien sans l'application des principes de justice et de loyauté dans la préparation d'un bill comme celui qui nous occupe.

Quant au travail qui doit être accompli par le comité, je pourrais dire un mot des principes qui doivent le guider. En présentant le bill, mon très honorable ami a insisté sur la position que j'ai prise, à la fois dans l'opposition et quand j'étais au pouvoir, relativement au principe directeur qui devrait être suivant moi dominant; c'est-à-dire l'égalisation de la population entre les circonscriptions électorales. Mon très honorable ami a cité quelques paroles, prononcées par moi en 1892, quand le bill de cette année-là a été présenté au Parlement. Les voici:

> Mais je reconnais parfaitement que dans une pareille loi, on devrait autant que possible avoir pour principe d'égaliser la population dans toutes les circonscriptions.

Je n'ai rien à retrancher de ces paroles. Que dis-je, je suis peiné que mon très honorable ami n'ait pas cité ce que j'ai dit encore à cette occasion, parce que j'ai reproché au Gouvernement de poser un principe et de ne pas s'y conformer. Voici ce que j'ai dit:

> L'honorable ministre a dit, en répondant à nos observations, qu'il ne pouvait pas accepter la conférence que nous avions proposée, parce que j'avais, selon lui, posé un principe blâmable, auquel il ne pouvait pas acquiescer, le principe, ainsi qu'il a dit, je crois, que la répartition de la représentation devrait avoir lieu de manière à ne pas déranger l'équilibre des partis. Il se peut, monsieur l'Orateur, que je ne me sois pas exprimé avec assez de clarté, mais j'ai certainement voulu dire que, dans un projet de répartition de la réprésentation, l'équilibre des partis ne devrait pas être dérangé aux dépens d'un parti, en donnant à l'autre un avantage injuste. Voilà ce que j'ai voulu dire et rien de plus. Mais je reconnais parfaitement que dans une pareille mesure on devrait autant que possible avoir pour principe d'égaliser la population dans toutes les circonscriptions. C'est là ce que l'honorable ministre a dit être le principe de cette proposition dans le discours qu'il a prononcé en la présentant; cependant ce principe n'apparaît dans aucune partie du bill.

Je n'ai rien a rétracter de ce que j'ai dit alors. C'est le principe que j'ai essayé

de mettre en application quand j'étais chargé de la responsabilité du pouvoir et c'est ce même principe affirmé par moi en 1892 et 1903, que j'affirme encore aujourd'hui. Il y a un autre principe d'une importance presque égale, c'est celui qui a trait à la nature compacte de la circonscription et autant que possible à l'unité politique. D'après notre système, le comté est l'unité politique en ce qui concerne la vie publique. Permettez que je me répète: le comté et l'organisation municipale dans ce pays forment l'unité politique en ce qui regarde la vie publique du pays. Le comté est la base de notre système judiciaire, c'est la base de notre système municipal et notre système municipal et notre système judiciaire, sont à leur tour les bases de notre vie publique, de notre vie politique, je puis même dire de notre existence nationale. Les citoyens notables élus dans chaque comté, doivent se réunir plusieurs fois par an pour s'acquitter de leurs fonctions judiciaires comme jurés et de leurs fonctions municipales comme conseillers et à ces réunions, ils se préparent eux-mêmes pour la vie publique du pays. Ils discutent non seulement les questions qui relèvent de leurs fonctions municipales, mais naturellement aussi les questions plus vastes qui intéressent les problèmes nationaux. Il est évident que cela prépare ces hommes à émettre des jugements convenables et sains sur toutes les questions d'intérêt public. Il me semble clair que si vous intervenez dans les limites de l'unité politique, si vous séparez ceux qui se réunissent périodiquement pour l'accomplissement de leurs devoirs municipaux et autres et si vous faites en sorte qu'ils ne se réunissent qu'une fois dans quatre ou cinq ans pour décider de questions politiques, vous rabaissez plutôt que vous n'augmentez leur appréciation des questions publiques.

Ces idées ont été émises devant le Parlement plus d'une fois depuis la Confédération par les hommes les plus éminents qui ont fait partie de la Chambre. M. Blake en a fait le sujet de plus d'un discours et M. Dalton McCarthy, qui était une autorité en ces questions, non seulement en a parlé plusieurs fois, mais il a proposé l'amendement suivant qui contenait le principe que je m'efforce aujourd'hui de faire appliquer:

Que la répartition des sièges des membres de cette Chambre devrait autant que possible être basée sur l'égalité de la population, en tenant compte de la communauté des intérêts existants dans les localités, de la légitime expression de l'opinion publique et de la permanence et stabilité des collèges électoraux.

[Sir Wilfrid Laurier.]

Que la manière la plus efficace d'obtenir ce résultat est d'adopter les limites des comtés ou des cités comme limites naturelles des districts électoraux avec divisions équitables basées sur l'affinité géographique et sur une superficie bien connue, là où la population donne droit à la cité ou au comté à deux réprésentants, ou plus.

Je sais bien que les principes que je pose ne peuvent pas être appliqués mathématiquement. Dans l'égalisation de la population, il n'est pas possible d'avoir d'une façon arithmétique le même nombre de population dans chaque circonscription. Je sais également bien que vous ne pouvez pas conserver avec une rigueur absolue des limites municipales, mais je soumets à la Chambre que si ce serait faire de la pédanterie d'affirmer que ces principes peuvent être appliqués sans aucune exception, pourtant on peut faire prévaloir la raison et le bon sens. Il y a peu de règles sans exception, mais le principe que je pose maintenant devrait être le principe directeur du comité dans l'accomplissement du devoir que nous lui confions.

Je n'ignore pas non plus que l'on a dit dans la presse et ici que notre pratique n'avait pas été conforme à notre précepte à cet égard. J'ai entendu dire qu'en plus d'une occasion nous nous étions écartés du principe que j'ai posé maintenant. J'ai entendu dire ici que pour le bill de 1903 nous nous sommes écartés de ce principe des limites de comté dans le cas de Lavaltrie, Caughnawaga, Lacolle, Notre-Dame de Stanbridge, Notre-Dame-des-Anges, Saint-Pie, Saint-Marcel. Il est vrai que dans la loi de 1903, la paroisse de Lavaltrie a été détachée de L'Assomption et placée dans Berthier. Il est vrai aussi que le village de Caughnawaga a été transféré du comté de Châteauguay au comté de Laprairie; que la paroisse de Lacolle a été transférée de Missisquoi à Saint-Jean-Iberville; que les paroisses de Notre-Dame de Stanbridge et de Notre-Dame-des-Anges ont été transférées du comté de Saint-Jean à Missisquoi; que la paroisse de Saint-Pie a été transférée de Rouville à Bagot, et que la paroisse de Saint-Marcel a été transférée de Bagot à Richelieu. Mais je dis maintenant que le transfert de ces différentes paroisses d'un comté à un autre en 1903, loin d'être un abandon de l'unité de comté était au contraire une application du principe de l'uité de comté, parce que ces paroisses avaient été transférées, au moment du remaniement de 1892, du comté auquel elles appartenaient à un autre comté Je dois dire ici que notre organisation de comté dans Québec remonte à l'année 1853, sauf quelques exceptions qui se sont produites de-

puis que cette organisation a été constituée en 1853, sous Victoria. Dans la loi de 1892, la paroisse de Lavaltrie a été détachée du comté de Berthier et placée dans le comté de l'Assomption, avec lequel elle n'avait aucun rapport. Lavaltrie a continué à appartenir au comté de Berthier pour des fins municipales et judiciaires, et pour les élections à la législature de Québec. De sorte qu'après 1892 la paroisse de Lavaltrie votait aux élections provinciales dans le comté de Berthier et aux élections fédérales dans le comté de l'Assomption. En 1902-1903, nous avons ramené Lavaltrie dans le comté de Berthier à qui appartenait cette paroisse. La même chose se produisit pour le village de Caugnawaga. Ce village, d'après la loi de 1853, qui est reproduite dans les Statuts refondus du Bas-Canada de 1861 et de 1875, était dans le comté de Laprairie, et en 1892, elle fut réunis au comté de Châteauguay. En 1903, nous l'avons rendue au comté de Laprairie auquel elle appartenait.

La même chose est arrivée pour la ville de Lacolle. Lacolle a toujours appartenu au comté de Saint-Jean. En 1892, elle a passé de Saint-Jean à Missisquoi et en 1903 nous l'avons rendue à Saint-Jean.

La même chose s'est produite pour Notre-Dame de Stanbridge et Notre-Dame-des-Anges. Elles appartenaient au comté de Missisquoi et elles ont été annexées à Saint-Jean en 1892. Nous les avons rendues à Missisquoi en 1903.

Le cas le plus extraordinaire de tous s'est présenté pour la paroisse de Saint-Pie. Depuis 1853, elle avait toujours appartenu au comté de Bagot. En 1892 elle a été détachée de Bagot et réunie au comté de Rouville où elle n'avait rien à faire du tout. En 1902 nous l'avons rendue de nouveau à Bagot.

La paroisse de Saint-Marcel, en 1892, fut détachée du comté de Richelieu et annexée au comté de Bagot. En 1903, nous l'avons rendue au comté de Richelieu auquel elle appartenait.

Les paroisses de Saint-Guillaume d'Upton et de Saint-Bonaventure d'Upton, ont été placées dans le comté d'Yamaska par la loi de 1903. Jusqu'à cette date, Saint-Guillaume et Saint-Bonaventure avaient toujours appartenu au comté de Drummond. Pourquoi les avons-nous réunies en 1903 au comté d'Yamaska où elles sont maintenant? En voici la raison: En remontant à 1872, on verra qu'une loi a été adoptée par la législature de Québec pour détacher ces paroisses du comté de Drummond et du district d'Arthabaska, et pour les annexer à toutes fins que de droit au comté d'Yamaska. Voici cette décision:

1. A partir du 1er janvier 1873, les paroisses de Saint-Guillaume d'Upton et Saint-Bonaventure d'Upton, seront détachées du comté de Drummond et du district d'Arthabaska et seront annexées au comté d'Yamaska pour tous les besoins électoraux, municipaux, d'enregistrement et autres.

Retenez les besoins:

Pour tous les besoins électoraux, municipaux, d'enregistrement et autres.

Depuis le 1er janvier 1873, les deux paroisses de Saint-Guillaume d'Upton et Saint-Bonaventure ont cessé d'appartenir au comté de Drummond et ont été annexées au comté d'Yamaska. Depuis cette date, ces deux paroisses ont fait partie du comté d'Yamaska pour les fins provinciales et des comtés de Drummond-et-Arthabaska, pour les fins fédérales. Puisque la législature de Québec avait jugé à propos d'annexer ces deux paroisses au comté d'Yamaska, auquel, géographiquement, elles appartiennent beaucoup plus qu'au comté de Drummond, nous avons cru qu'il était préférable de les réunir à ce comté, également pour les fins fédérales.

On a aussi mentionné la paroisse de Sainte-Flore. Sur ce point, je ne suis pas aussi bien renseigné, mais je crois que cette paroisse a été enlevée au comté de Champlain et annexée au comté de Saint-Maurice en 1903. Je ne comprends pas pourquoi elle se trouvait dans le comté de Champlain, car ce comté est borné à l'ouest par la rivière Saint-Maurice et Sainte-Flore est à l'ouest de cette rivière; entre Champlain et Sainte-Flore se trouve la rivière Saint-Maurice; pour faire une circonscription plus compacte, Sainte-Flore a été annexée au comté de Saint-Maurice auquel cette paroisse appartient géographiquement.

M. PELLETIER: Une autre paroisse, Saint-Jean des Piles, a été laissée à l'ouest de la rivière Saint-Maurice.

Sir WILFRID LAURIER: Je le sais, mais je ne puis me rappeler pourquoi cela a été fait. Je sais que le comité avait fait une proposition qui a été modifiée par la Chambre, mais, autant que je puis me rappeler, M. Monk qui faisait partie du comité, n'a fait aucune objection. Je puis cependant me tromper, car je n'ai pas eu l'occasion de me renseigner sur ce point.

Nous nous sommes efforcés d'appliquer dans tous les cas le principe de l'individualité des comtés (county unit). Naturelle-

ment, il y a des exceptions à toutes les règles et si celle que l'on mentionne et qui est la seule que je me rappelle, c'est une exception qni ne sert qu'à confirmer la règle pour laquelle j'ai toujours combattu et pour laquelle je combats encore.

Le comité n'aura pas une tâche facile. Dans l'ordonnance de ses travaux, il lui faudra avoir en vue l'égalité de population entre les différentes circonscriptions et le maintien des frontières naturelles des comtés. Il se présentera certainement des cas dans lesquels ces deux règles fondamentales viendront en conflit et alors le comité aura à décider ce qu'il faut faire dans la circonstance. Dans la majorité des cas, cependant, il ne devrait pas être plus difficile de respecter le principe en 1914, qu'en 1903.

Il y a un autre principe dont il faudra tenir compte et auquel mon très honorable ami a fait allusion, lors du dépôt du bill: l'unité de population ne peut pas être la même pour les circonscriptions urbaines et les circonscriptions rurales. En 1872, en 1882, en 1892 et en 1903, il a été constamment admis que l'unité de population ne peut pas être la même pour les villes et pour les campagnes. Il est inutile de donner les raisons de cet état de choses, car c'est un principe qui a toujours été admis par les deux partis. Je n'ai aucun doute que cette fois, comme dans les occasions précédentes, le comité respectera cette règle et verra à ce que l'unité de population dans les villes soit beaucoup plus élevée que dans les circonscriptions rurales. J'ai dit que je ne discuterais pas les raisons de cet état de choses, mais je mentionnerai cependant la principale. Dans un pays comme le nôtre, avec un territoire très étendu et une population clairsemée, si l'unité de population était la même dans les villes et les campagnes, il faudrait donner aux circonscriptions rurales une étendue démesurée et hors de toute proportion. Cette seule raison est suffisante pour maintenir une règle qui a été respectée chaque fois qu'un remaniement des collèges électoraux a eu lieu.

Le bill déposé par mon très honorable ami comporte une omission qui fait la faiblesse du projet et qui est aussi, à mon sens, un signe de faiblesse de sa part. Il n'a pas voulu prendre sur lui de décider si l'île du Prince-Edouard perdra ou ne perdra pas un représentant. Il laisse au comité le soin de décider sur ce point. Mon très honorable ami me permettra de lui faire observer que le comité n'a aucune juridiction dans l'affaire; c'est une question qui est même en dehors de la juridiction de la Chambre. Le Parlement n'a pas entière liberté de décider le point contesté, dans un sens ou dans l'autre; tout se résume à une question d'arithmétique. L'argument que l'honorable premier ministre oppose aujourd'hui à la proposition de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) est une condamnation de l'attitude qu'il prend à l'égard de l'île du Prince-Edouard. Il déclare en toutes lettres qu'il aimerait à donner à la Nouvelle-Ecosse plus de représentants que ne lui en accorde le bill et je n'ai aucun doute qu'il ait consacré des heures et des heures à la recherche d'un moyen d'échapper aux conséquences inévitables du dernier recensement qui prive la Nouvelle-Ecosse de deux de ses représentants. J'ai eu le même problème à résoudre et mes collègues et moi avons décidé que le règlement de la question n'était pas laissé à notre bon vouloir—le Parlement ne peut que faire respecter la Constitution telle qu'elle existe.

Puisque mon très honorable ami laisse au comité le soin de décider si l'île du Prince-Edouard perdra ou ne perdra pas un député, que pourrait-il répondre à l'honorable député de Pictou ou à toute représentant de la Nouvelle-Ecosse qui lui proposerait de laisser au comité le soin de décider si la Nouvelle-Ecosse doit perdre ou ne pas perdre deux représentants? Que répondrait-il à un député du Nouveau-Brunswick qui réclamerait les mêmes privilèges pour sa province? Que pourrait-il répondre, même à la grande province d'Ontario, que ce bill prive de quatre représentants, si un député de cette province demandait pourquoi Ontario doit être traité autrement que les autres provinces?

Cette question échappe à la juridiction du premier ministre comme à la mienne; elle n'est du ressort ni du comité ni du Parlement; c'est une question de droit qui doit être réglée par la Constitution, et la Constitution doit être maintenue, qu'elles qu'en soient les conséquences. C'est pourquoi il est regrettable que mon honorable ami ait introduit dans son bill un principe —je dirai plutôt un élément fâcheux—qui pourraient lui causer de graves ennuis si les conséquences en étaient poussées jusqu'à leurs conclusions logiques.

Après avoir fait cette réserve qui est la seule critique que je me permettrai, je désire faire une proposition au sujet de laquelle j'espère que nous pourrons nous entendre. Je considère qu'il serait préférable d'avoir un comité composé de neuf membres au lieu de sept. Lors des remanie-

ments précédents, l'Ouest n'avait pas l'importance qu'il a aujourd'hui. Nous avons dans la Confédération deux provinces de plus qu'en 1903. La population du Canada est formée de quatre grandes unités—les Provinces maritimes, Québec, Ontario et le territoire à l'ouest du lac Supérieur. Je proposerais, et j'espère que mon honorable ami accueillera ma proposition favorablement, que le comité soit composé de neuf membres, de manière à ce que l'opposition ait quatre représentants dans ce comité, un pour chacune des grandes divisions du pays.

Je n'ai rien à ajouter, dans le moment, à ces quelques remarques. J'ai naturellement appris avec plaisir que l'honorable premier ministre a décidé de soumettre toute la question à un comité. Ce n'est plus lui, ni moi ni toute la Chambre, qui auront à faire le travail, mais il va sans dire que les décisions du comité auront besion de la ratification du Parlement. J'espère que les deux partis réussiront à concilier leurs différends et que nous serons tous inspirés du désir sincère de faire de ce bill une loi conforme à l'esprit de la Constitution. L'esprit de la Constitution est que notre mode de représentation soit réglementé de telle sorte que le résultat des élections qui ont lieu de temps à autre soit une juste expression du sentiment populaire, quel que soit le vainqueur ou le vaincu.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): L'importance de cette question exige que la Chambre y porte plus d'intérêt que si tout devait se terminer avec la clôture du présent débat. L'honorable premier ministre propose de soumettre à un comité la tâche de remplir les parties laissées en blanc dans l'annexe du bill. C'est une tâche pleine de responsabilité; elle comporte la reconnaissance de certains droits qu'il serait préférable de faire définir par la Chambre, avant que le comité commence ses travaux.

L'honorable chef de l'opposition a signalé à l'attention du premier ministre une disposition importante du bill, concernant l'île du Prince-Edouard, et l'effet que cette disposition peut avoir sur les autres provinces dont la représentation peut être augmentée ou diminuée sous l'empire de l'article 51. Il est peut-être utile d'examiner quels sont les droits et les pouvoirs du Parlement sur cette question et qu'elles sont les restrictions imposées par la loi constitutionnelle du 1er juillet 1867, concernant toute cette question de représentation. Je parlerai d'abord de l'article 40 dont le premier paragraphe est ainsi conçu :

Jusqu'à ce que le Parlement du Canada en ordonne autrement, les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick seront—en ce qui concerne l'élection des membres de la Chambre des communes—divisées en districts électoraux comme suit:

Suit la liste détaillée de chacun des districts électoraux du Canada, tels qu'ils étaient en 1867. Le texte de cette disposition est important à considérer, parceque, à moins qu'on ne trouve, dans une partie quelconque de cette loi, une disposition restrictive, les mots "Jusqu'à ce que le Parlement du Canada en ordonne autrement", suivant le principe se rattachant aux "pouvoirs inhérents" suivi dans l'interprétation des lois qui font partie du droit constitutionnel, signifierait que les pouvoirs du Parlement seraient étendus et permettraient à ce dernier non seulement d'augmenter et de diminuer le nombre des représentants à cette Chambre, mais encore de s'occuper d'autres cas tel que celui particulier aux provinces qui n'ont pas suivi le développement constaté dans les autres parties du pays, au point de vue de l'augmentation de la population. Quoi qu'il en soit, on trouve d'autres dispositions qui traitent de cette question et dont il nous faut tenir compte. Si on lit l'article 52 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, disposition que l'on invoque très souvent, lorsqu'il s'agit de traiter cette question, on trouve qu'il comporte, par les termes suivants, une certaine restriction du pouvoir général accordé par l'article 40:

Le nombre des membres de la Chambre des communes pourra de temps à autre être augmenté par le Parlement du Canada, pourvu que la proportion établie par le présent acte dans la représentation de la province reste intacte.

Si l'un interprète cette disposition, on constatera qu'en outre de l'article 40, il y a cette restriction que le Parlement peut augmenter le total de sa représentation, si l'on tient compte des proportions mentionnées à l'article 51 de cette loi; cependant, cettte disposition ne peut permettre qu'on diminue le nombre total de cette représentation, grâce à un statut spécial du Parlement, à moins que cette diminution ne résulte de la mise en vigueur de l'article 51 de cette loi. Donc, le Parlement peut augmenter le nombre des députés qui siègent en cette enceinte; cependant, il ne possède pas l'autorité voulue pour diminuer ce chiffre de représentants, pris dans son ensemble, à moins qu'il ne veuille se prévaloir de l'article 51.

Nous en arrivons maintenant à l'article 51 de la Constitution; la disposition qu'il

comporte est celle qui gouverne toutes les autres, en tant qu'il s'agit du droit que le Parlement possède de traiter cette question, si l'on s'en rapporte aux dispositions générales de l'article 40, disposition qui doit nous dicter nos pouvoirs et que nous devons observer rigoureusement, en tenant compte du pouvoir et des restrictions qu'elle comporte. Inutile de faire allusion à ce sous-paragraphe du projet de loi; le nombre des représentants de la province de Québec est fixé à 65 et c'est ce chiffre que détermine l'unité de représentation pour tout le Canada. On s'assure du chiffre de la représentation de chaque province, en divisant par cette unité de représentation le chiffre total de la population des provinces respectives. Le paragraphe 4 de ce projet comporte la disposition qui constitue une sauvegarde, en ce sens qu'elle a pour but d'empêcher la perte de représentation par la mise en vigueur du principe de l'unité de représentation suivant l'unité de population de chaque province. A moins qu'on ne crée, d'après les dispositions du paragraphe 4 de l'article 51 de la Constitution, une autorité quelconque qui permette, en cette circonstance, aux provinces d'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard de conserver le nombre des représentants qu'elles comptent, aujourd'hui, un comité parlementaire ne peut, au point de vue de la loi, accorder à quelqu'une de ces provinces un plus grand nombre de représentatnts que celui qu'on peut fixer en appliquant l'idée qu'on nous soumet, aujourd'hui. Si le paragraphe 4 de l'article que j'ai cité n'accorde pas ce droit, à quoi sert-il donc au très honorable premier ministre de nous soumettre un projet de loi qui ne contient aucune disposition arrêtée et de renvoyer ce bill à l'étude d'un comité qui complètera la législation ainsi vaguement énoncée, puisque la procédure de ce comité sera tout à fait contraire à la loi et à la coutume suivie? Le Parlement commettrait la même faute, s'il entreprenait d'accorder à la province de l'île du Prince-Edouard ou à aucune autre province un nombre de représentants plus considérable que celui autorisé par cette disposition. Voilà ce que j'affirme, tout en regrettant énormément d'être forcé de parler ainsi, pour la raison que je suis convaincu qu'une province telle que celle de l'île du Prince-Edouard, qui conserve son entité individuelle en qualité de province; qui jouit de tous les avantages d'un gouvernement qui lui est propre et qui possède des droits spéciaux, à cause de la position particulière qu'elle occupe, est naturellement portée à demander au Parlement fédéral de la traiter d'une façon plus particulière. Mais si nous ne pouvons trouver le pouvoir de conserver à cette province la représentation qu'elle possède maintenant, il faut nous soumettre à l'inévitable.

On trouvera la preuve que ce principe a été reconnu, dans le passé, par le Parlement, comme étant de règle absolue, dans la loi de 1892 qui fut le dernier qu'ont fait adopter nos adversaires, lorsqu'ils durent s'occuper du problème de la représentation fédérale. Si l'on se donne la peine de lire le préambule du projet de loi qui se rapportait à cette question, on y trouve que le Parlement a déclaré que la question de la représentation de ces provinces a été fixée et invariablement arrêtée dans les termes suivants:

Considérant que, d'après le recensement de l'année mil huit cent quatre-vingt-onze, et, conformément à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867, et à certains autres actes du parlement du Royaume-Uni et du Parlement du Canada, la province du Manitoba a droit, par sa population actuelle, à sept députés à la Chambre des communes, la province de la Nouvelle-Ecosse a vingt députés, la province du Nouveau-Brunswick à quatorze députés, et la province de l'île du Prince-Edouard à cinq députés respectivement.

C'est la déclaration législative du fait que le nombre des représentants de ces provinces, qui constituaient alors la Confédération, fut définitivement et positivement fixé d'après le résultat du dernier recensement, et qu'il n'appartenait pas au Parlement de changer d'une façon ou d'une autre le résultat de ce calcul. Voilà ce que le Parlement affirmait, en 1892, comme devant être la loi du pays et voilà ce qui subsiste encore, aujourd'hui, en ce qui a trait à la loi, à la coutume et au droit constitutionnel, comme étant aussi certain et aussi positif qu'il était alors. J'estime donc qu'il nous est impossible, quel que soit le regret que nous en éprouvions, d'envisager, en nous plaçant au point de vue de la loi, la possibilité de remplir les blancs qui figurent dans le bill, en ce qui concerne la province de l'île du Prince-Edouard, par des mots accordant à cette province un nombre de députés plus grand que celui auquel elle a droit, d'après les dispositions de l'article 51 de la loi constitutionnelle.

M. CARVELL: On a autant le droit de fixer le chiffre à six qu'à quatre.

M. MACDONALD: Mon honorable ami laisse entendre que du moment qu'on ouvre

la porte et qu'on exerce l'autorité que le Parlement possède de fixer le chiffre de la représentation, sans se préoccuper des dispositions de l'article 51, en général, aucune limite ne peut être fixée, pour l'exercice de ce droit non plus que pour le nombre des représentants que chaque province pourra avoir. Si l'on veut exercer le droit, accordé par l'article 52 de la loi, d'augmenter généralement le nombre des représentants, quel que soit le pouvoir qu'on peut s'attribuer d'après cette disposition particulière, on ne saura exercer ce privilège que comme conséquence des pouvoirs accordés par l'article 51. Cela m'a toujours semblé constituer une anomalie; voilà ce que j'ose dire, avec le plus grand respect possible à l'endroit des hommes publics qui siègent ici et qui, dans des circonstances précédentes, ont parlé de fournir aux provinces du Dominion l'occasion d'étudier la modification qu'il convient d'apporter à cette question de représentation. Au point de vue de la Constitution, comme à celui de la coutume, il n'existe pas de motif qui nous oblige de convoquer les représentants des différentes provinces du Canada pour examiner s'il convient de modifier l'article 51 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord qu'il ne s'en trouve pour les convoquer lorsqu'il s'agit d'établir une législation dont la portée est l'exercice plein et entier du pouvoir fédéral, dans l'application stricte de l'article 91 de la Constitution. En 1867, d'après le statut impérial, le parlement fédéral avait seule le droit de régler cette question de représentation, et si nous devons nous rallier à l'idée énoncée, il y a un mois à peine, par lord Haldane, au sujet d'une cause originaire d'Australie, sur la façon dont on devrait interpréter la Constitution canadienne, opinion qui, en ce qui concerne le conseil privé est nouvelle en ce sens qu'elle affirme catégoriquement et définitivement que la constitution du Canada n'est pas une constitution fédérale, dans le véritable sens du mot, pas plus que ne l'est celle de l'Australie, nous devons croire que le pouvoir absolu de traiter toute la question de représentation a été remis au Parlement fédéral et que les provinces non plus que leurs gouvernements n'ont rien à voir à ce propos, si l'on veut pousser le problème à son principe théorique le plus extrême. Si l'on applique ce dernier au cas de l'article 51 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, on doit en tenir compte également, lorsqu'il s'agit de chacune des autres dispositions qui se rapportent à l'exercice des pouvoirs confiés au Parlement fédéral. Quelle est la raison d'être de la proposition que je soumets? La voici: Je veux faire observer à mon très honorable ami que s'il désire aider les plus petites provinces du Canada—et je puis dire que c'est là son désir, à mon avis—l'occasion s'offre à lui d'atteindre ce but, étant donnée l'anomalie qui existe. quant à la représentation de l'île du Prince-Edouard, anomalie dont il a parlé, l'autre jour. D'après les dispositions de ce projet de loi, l'île du Prince-Edouard aura trois représentants, en cette Chambre, alors qu'elle compte quatre représentants au Sénat. Le Nouveau-Brunswick aura onze représentants ici, tandis qu'il compte douze sénateurs, et ce n'est pas trop présumer que de s'attendre à ce qu'avant longtemps il se produise un état de choses qui aura pour conséquence une diminution encore plus sensible dans le chiffre de la représentation de cette province. On se trouvera alors en présence de ce fait brutal: ces petites provinces auront, au Sénat, un nombre de représentants plus considérable que celui qu'elles éliront à la Chambre des communes.

C'est là une anomalie qui n'est certainement jamais entrée dans les intentions des auteurs de la Confédération non plus que des principaux hommes d'Etat de ces petites provinces, à l'époque où elle renoncèrent à leur individualité pour se fondre en une plus grande fédération. Si le premier ministre tient réellement à venir en aide à ces provinces, il devrait recourir au seul moyen que lui fournit la loi: proposer le vote d'une adresse priant le parlement impérial de modifier notre Constitution de telle sorte que nulle province ne puisse jamais compter au Sénat un plus grand nombre de représentants qu'aux Communes. Cette proposition n'aurait rien d'injuste ni de déraisonnable et, eu égard à tout ce que l'on peut invoquer en faveur des Provinces maritimes, il me semble qu'elle pourrait fort bien obtenir l'assentiment unanime de la Chambre.

J'ai assez longuement insisté sur ce point, parce que je considère que le Parlement doit se garder de laisser le comité déterminer le nombre des représentants de façon fantaisiste ou incertaine. Il importe que la Chambre soit dès à présent mise au fait du statut, des pouvoirs et attributions de ce comité, afin que celui-ci ne puisse tenter

de s'arroger des pouvoirs inconstitutionnels ni excéder la limite de ses attributions au cours de l'examen de cette question.

Le premier ministre a eu l'extrême obligeance de traiter un point que je lui signalais à l'occasion de la première lecture du bill, mais que je ne pus traiter comme je l'aurais voulu; un point que nombre de mes collègues de la Chambre et beaucoup de personnes du dehors considèrent comme assez important; un point qui se rattache au paragraphe 4 de l'article 51. Le premier ministre a répondu aux observations que je fis alors sur le sujet.

On considère généralement que le paragraphe 4 n'est applicable qu'aux seules provinces dont la population accuse une certaine diminution. Dans la pensée du législateur, la proportion doit être établie entre deux fractions dont le numérateur sera le chiffre de la population que certaine province comptait il y a dix ans, le dénominateur devant être le chiffre de la population du Dominion à la même époque. On établit une fraction semblable pour le dernier recensement et l'on compare les deux; il reste alors à savoir s'il faut, aux termes de cet article de la Constitution, déterminer si l'écart entre les deux fractions est inférieur à une fraction d'un vingtième, ou s'il est inférieur au vingtième de la fraction en premier lieu établie. Le calcul peut paraître un peu compliqué, mais c'est le seul moyen d'obtenir un résultat exact.

Réflexion faite, je me vois obligé d'abonder dans le sens du premier ministre. Voici quel est, en langage vulgaire, le sens de ce paragraphe: à moins que l'écart constaté par le dernier recensement entre ces deux fractions n'accuse une diminution d'un vingtième ou plus. S'agit-il là de la vingtième partie de la fraction établie par rapport à la population de la province dix ans auparavant, ou simplement d'un vingtième, sans égard à ce chiffre de population? Sur ce point, je le déclare, je me range à l'avis du premier ministre.

J'ai posé la question parce que certains membres de l'autre Chambre attachent la plus haute importance—comme font d'ailleurs tous ceux qui réfléchissent quelque peu à la situation—au statut des petites provinces et à la réduction du nombre de leurs représentants.

J'en ai fini, monsieur l'Orateur, avec cet aspect de la question; je tiens cependant à ajouter encore que le ministre de la Justice, notre conseiller officiel en ces sortes de choses, devrait nous dire s'il partage l'avis de mon très honorable chef sur le pouvoir que posséderait le Parlement de

[M. Macdonald.]

modifier l'échelle de la représentation établie de façon formelle et définitive par l'article 51 de la Constitution.

Lorsque mon très honorable ami déposa son projet de loi, il formula certains principes dont, dans sa pensée, le comité devra s'inspirer; or, comme la Chambre n'aura plus, une fois le présent débat terminé, à s'occuper de cette question de la représentation d'ici à ce que le comité ait déposé son rapport, il me paraît opportun d'examiner de près les choses dont il devra tenir compte. En Angleterre, a dit le premier ministre, le comité que l'on charge de déterminer la répartition de la représentation doit faire entrer en ligne de compte l'égalité de la population, le caractère urbain de la représentation de certaines municipalités au point de vue géographique et la communauté d'intérêt; il a ajouté qu'en ceci le comité devrait avant tout s'en tenir autant que possible aux délimitations municipales. C'est là un point sur lequel le très honorable chef de l'opposition a aussi insisté, et si la question des frontières municipales a déjà provoqué maint débat à la Chambre, nous avons aujourd'hui le plaisir de constater que les deux parties reconnaissent qu'il importe, qu'il est indispensable de tenir compte des délimitations municipales lorsqu'il y a lieu d'établir les bornes des circonscriptions fédérales. Le deuxième principe dont, à l'avis du premier ministre, il faut tenir compte, c'est celui de l'égalité de population, principe dont on ne saurait s'écarter en tenant compte des limites municipales. Le troisième principe, c'est que dans les villes l'unité de représentation doit être plus forte que dans les campagnes, sans qu'aucune proportion exacte ne soit déterminée; le quatrième, c'est la communauté d'intérêt et la compacité au point de vue géographique. Tels sont, à l'avis du premier ministre, les principes dont le comité devra s'inspirer.

Mais il est encore autre chose qui, selon moi, mérite quelque considération. Il faudrait faire entrer en ligne de compte la permanence et la stabilité des circonscriptions déjà établies. Les circonscriptions depuis longtemps habitées, où les gens sont liés entre eux par l'intérêt municipal, où les affaires se concentrent autour de certains villages ou de petites villes, ou les hommes publics ont depuis très longtemps pris l'habitude de veiller aux besoins et aux intérêts d'une classe particulière de la population; ces circonscriptions, dis-je, il faut se garder de les modifier à la légère. Je formule ici une proposition dont la sagesse est

tellement évidente que le premier ministre, j'en suis sûr, ne manquera pas de l'agréer.

L'éternel embarras est de savoir comment s'y prendre à l'égard de celles des circonscriptions actuelles auxquelles l'accroissement de la population donne droit à un plus grand nombre de représentants. Prenons par exemple les trois provinces du Nord-Ouest, qui ont respectivement dix, et sept représentants. Dans les deux grandes provinces, il va falloir transformer les circonscriptions déjà établies pour créer de nouveaux sièges. De quel principe s'inspirera-t-on dans l'accomplissement de cette transformation? Dans celles des provinces où l'accroissement ou la diminution de la population ne motive pas de changement dans la représentation, où la délimitation des circonscriptions est chose accomplie, où l'on se trouve en présence de conditions établies, le comité n'aura rien à changer aux conditions relatives à la représentation, à moins d'un écart excessif entre l'unité de représentation et le chiffre de la population d'une circonscription quelconque. La tâche, en pareil cas, n'est pas excessivement difficile; mais de quel principe s'inspirera-t-on là où il y a lieu d'augmenter le nombre des représentants, là où il faudra changer les limites de vastes circonscriptions déjà établies et représentées par un député pour en créer de nouvelles?

Malheureusement, le gouvernement municipal n'existe pas dans les districts ruraux du Nord-Ouest; nous n'avons donc pas pour nous guider là les institutions municipales établies dans la partie orientale du Canada. Pour arriver à résoudre le problème, on devra avant tout tenir compte de la communauté d'intérêt et de la position géographique de la nouvelle circonscription à créer. A quoi bon créer des circonscriptions d'une longueur à n'en plus finir, où les habitants d'un bout de laquelle n'ont jamais l'occasion de rencontrer ceux de l'autre bout une seule fois par année? Quelle chose singulière que d'être appelé à représenter à la Chambre une circonscription où l'on n'a, pour certains motifs, tenu compte ni de la communauté d'intérêt ni de la compacité au point de vue géographique. Je me plais à espérer que lorsqu'il sera appelé à mettre la question à l'étude, le comité ne se laissera pas guider par l'intérêt politique, mais qu'il s'inspirera plutôt des principes dont les grandes lignes ont été si bien tracées par le premier ministre et le chef de l'opposition.

Il est encore un autre principe applicable aux régions que séparent des nappes d'eau, où d'autres barrières naturelles ou géographiques font obstacle à la communauté d'intérêt et cette intimité de rapports qui doit exister entre une partie de la circonscription et l'autre, si l'on veut que le représentant se trouve suffisamment en contact avec ses commettants. Je ne crains pas de dire que la situation de ma province est tout particulièrement de nature à expliquer par des exemples les principes sur lesquels je tiens à insister.

Nous avons là l'île du Cap-Breton qui était autrefois séparée de la province de la Nouvelle-Ecosse. Rien ne le relie à la terre ferme. Une nappe d'eau s'étend entre l'île du Cap-Breton et la terre ferme de la province de la Nouvelle-Ecosse. Au cours des quinze dernières années, il s'est produit là ce qu'on pourrait appeler un déplacement de la population.

Le progrès de l'industrie des aciéries et des charbonnages dans cette île a eu pour résultat de faire déserter en grande partie les exploitations agricoles, d'entraîner la jeunesse loin des fermes pour chercher du travail dans les foyers industriels. Par conséquent, la population de l'île du Cap-Breton n'a pas diminué. Elle a eu quatre représentants dans cette Chambre, et je soumets qu'ele est fortement d'avis que, vu l'obstacle naturel qui empêche les habitants de l'île d'avoir des communications directes avec le continent, l'entité de l'île devrait être respectée et que cette partie de la province devrait conserver ses quatre représentants. On peut trouver d'autres parties du Canada où se trouvent des barrières placées par la nature et où il n'est pas aisé de séparer une clase de gens d'une autre. Dans ce cas, on devrait prendre des mesures afin de ne pas créer une circonscription mixte où un groupe ne s'intéresserait pas à ceux qui habiteraient au delà de cette barrière naturelle. La vérité de cette proposition est manifeste.

J'ai été surpris de ne pas entendre le premier mnistre déclarer à la Chambre qu'il avait mis à l'étude la question de la représentation proportionnelle. Je ne veux pas m'attarder longtemps à discuter ce sujet, mais vu que depuis dix à quinze ans des hommes publics en cette enceinte et ailleurs ont traité de temps à autre cette importante question, il me semble qu'en la circonstance le premier ministre aurait dû faire une déclaration. J'appelle son attention sur ce sujet.

J'espère aussi que le premier ministre répondra à l'idée émise par le chef de l'opposition concernant l'augmentation du nombre des membres du comité pour l'unique raison que cela servirait mieux l'intérêt public, et que nous obtiendrions de meilleurs résultats. On dira peut-être qu'avec neuf membres on devra plutôt s'attendre à voir surgir des problèmes compliqués qu'avec sept membres seulement. Je rappellerai qu'il y a dix ans le premier ministre a laissé entendre au chef de l'opposition que le comité devrait se composer de quatre députés choisis dans chaque camp, ce qui aurait fait huit. La demande du chef de l'opposition de porter le nombre à neuf me semble naturelle, vu que nous avons, dans ces deux nouvelles provinces qui s'étendent des Grands lacs jusqu'à l'océan Pacifique, un groupe d'hommes intéressés dans ce pays dont la représentation au Parlement dépassera la représentation que quelques-unes des provinces canadiennes avaient lors de la confédération et ont eu pendant quelque temps ensuite, et la représentation qu'elles ont maintenant.

J'ai entrepris d'émettre ces idées sans esprit de discorde, croyant seulement qu'un tel arrangement permettrait de résoudre le problème d'après les principes que le premier ministre, il me semble, désire appliquer à sa solution. Si le comité doit participer de la nature d'une conférence dans le dessein de trouver un projet équitable de représentation, la tâche de mon très honorable ami sera facile, en ce qui concerne les problèmes de la représentation au Parlement. L'idéal serait que les membres du comité, dans l'accomplissement de leurs devoirs, agissent comme des gens en consultation.

D'un autre côté, si un groupe, uniquement parce qu'il est le plus nombreux, doit imposer sa volonté à l'égard d'un projet inaltérable, toute l'utilité du comité disparaîtra. En proposant la 1ère lecture, le premier ministre a déclaré qu'il approuvait la ligne de conduite suivie par le comité nommé il y a dix ans. Si les bruits qui se font entendre ici et là au sujet des efforts persévérants de certains députés pour morceler les circonscriptions de certaines provinces du Dominion, sont fondés, et si ces messieurs doivent soumettre au comité un projet inaltérable qui ne tiendrait pas compte des opinions qui ont été discutées lorsque le bill a été lu une 1re et une 2e fois, je déclare au premier ministre qu'il ne peut guère s'attendre que ce comité puisse être appelé une réunion consultative dans l'intérêt public. Il dégénérerait plutôt en une réunion où la majorité imposerait sa volonté, si on la laissait faire.

Dans la discussion de cette question, le premier ministre lui-même a fait preuve de beaucoup d'impartialité, et il a indiqué les principes qui devront guider le comité. J'espère que ce sentiment prévaudra.

Le très honorable premier ministre (M. Borden) s'est demandé il y a dix ans si ce comité ne devrait pas être autorisé à envoyer quérir personnes et papiers. J'ignore quelle sera la forme de la motion que présentera mon très honorable ami au sujet de la nomination du comité, mais si les membres du comité doivent agir comme étant en consultation dans l'intérêt public, il n'est peut-être pas nécessaire de leur conférer ce pouvoir spécial. Les membres de la gauche, il va sans dire, doivent se réserver le doit de venir, au besoin, demander au Parlement de leur conférer ce pouvoir.

Il faut espérer que dans la solution de cette question la ligne de conduite qui a été tracée il y a dix ans—ligne de conduite qui a été plus largement suivie en Angleterre—prévaudra dans les délibérations du comité auquel le présent bill doit être soumis. L'avantage qui peut momentanément résulter pour un parti d'un injuste remaniement de la carte électorale est un avantage qui ne produit pas ce contentement que doivent souhaiter ceux qui sont dans la vie publique. Nous, membres de la gauche, nous espérons, comme notre chef l'a dit, que, dans la nomination du comité et dans la conduite de ses délibérations, le Gouvernement tiendra les belles promesses que le premier ministre nous a faites tout à l'heure.

M. J. J. HUGHES (I. du P.-E.): Il est incontestable que les délégués de l'île du Prince-Edouard, qui ont accepté les conditions de l'entrée de l'île dans la Confédération, étaient convaincus qu'ils obtenaient pour cette province un nombre constant de six représentants à la Chambre des communes. Il est aussi incontestable que le sous-comité du conseil privé qui a fixé ces conditions était de la même opinion. Un examen des documents de la confédération, des négociations de cette époque-là convaincra n'importe qui de la vérité de ce que je dis. Je suis persuadé que le premier ministre l'admet et que plusieurs autres membres de la Chambre en sont aussi convaincus. Malheureusement, cette disposition n'a pas été comprise dans les conditions de l'union, et nous devons nous en

tenir au texte de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise. Si le premier ministre, en laissant en blanc l'annexe du bill relatif à l'île du Prince-Edouard qu'il soumettra au comité, croit que celui-ci est plus en état que la Chambre d'examiner les documents et de prendre une décision, si le comité émet l'avis, après avoir étudié la question, qu'on accorde quatre ou six représentants à l'île du Prince-Edouard, et si c'est l'intention du premier ministre de demander au gouvernement anglais de modifier en ce sens la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, je comprends pourquoi il a ainsi renvoyé la question au comité. D'un autre côté, si le comité émet un avis conforme à ce qui précède et que le premier ministre n'ait pas l'intention de le suivre, je puis difficilement reconnaître que celui-ci est sincère. Toutefois, j'admettrai l'hypothèse la plus honorable et je supposerai qu'en renvoyant cette question au comité, comme il se propose de le faire, le premier ministre a pour objet de prendre les mesures nécessaires pour se conformer à l'avis exprimé par le comité, si celui-ci en émet un.

L'hon. L. P. PELLETIER (directeur général des Postes): Le comité jugera ou ne jugera pas nécessaire d'examiner les questions mentionnées par mon honorable ami, mais je veux faire observer à celui-ci que j'ai cherché dans le hansard les protestations que les députés de l'île du Prince-Edouard avaient fait entendre dans les deux circonstances antérieures où le nombre des représentants de cette province a été diminué. Mes recherches n'ont peut-être pas couvert tout le terrain, mais je n'ai pas pu découvrir ces protestations. Si elles se sont fait entendre en cette Chambre dans ces deux circonstances antérieures, il pourrait être bon de les faire connaître au comité. S'il n'y a pas eu de protestations, pourquoi n'y en a-t-il pas eu?

M. J. J. HUGHES: Si je comprends bien, lorsque la première diminution a eu lieu conformément au recensement de 1891, sir John Thompson, qui était alors ministre de la Justice, a exprimé l'avis qu'aux termes de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise dont les dispositions devaient être observées, l'île du Prince-Edouard devait perdre un représentant. La province soumit sa cause à la cour suprême du Canada, puis au conseil privé, et la décision lui fut contraire. S'il n'y a pas eu de protestations, j'imagine que c'est pour cette cause. Toutefois, par deux fois en cette Chambre, une fois lorsqu'une requête était adressée au gouvernement anglais pour faire modifier la loi de l'Amérique septentrionale anglaise concernant l'augmentation des subventions aux provinces, j'ai cru le moment bien choisi pour obtenir cet amendement, et j'ai fait connaître mes sentiments à la Chambre et l'honorable ministre les trouvera consignés dans le hansard. J'ai exposé mes raisons alors et je n'ai pas besoin de les répéter. Je crois avoir assez bien établi que l'intention des deux parties à l'union lorsque l'île du Prince-Edouard est entrée dans la Confédération, était que cette île aurait un nombre fixe de six députés. Pendant six ans, nous avons refusé d'entrer dans la Confédération, persistant toujours dans notre prétention. Finalement, l'union a été faite. Je n'ai pas les délibérations sous la main, mais on peut les avoir facilement.

Il y a une autre question que je veux discuter brièvement. Elle me touche surtout personnellement. Lorsque le premier ministre a déposé le présent bill, le 10 courant, il a dit que l'honorable député de Kings, c'est-à-dire moi-même, avait combattu vigoureusement les prétentions de l'île du Prince-Edouard. J'ai été quelque peu surpris d'entendre ces paroles sortir de la bouche de l'honorable premier ministre, parce que je n'avais aucune souvenance d'avoir jamais parlé ainsi, et comme je ne pouvais trouver dans les Débats de 1903 aucun plaidoyer de ce genre, je demandai à l'honorable premier ministre de vouloir bien m'indiquer la page où il avait lu mes paroles. Hier, au commencement de la séance, il m'a dit que je trouverais mon discours à la page 11177 des Débats (version française) de 1903.

Afin de tirer la question au clair, je donnerai lecture des paroles mêmes de l'honorable premier ministre à mon adresse dans son discours du 10 courant. Voici le paragraphe en question:

> On a fait remarquer qu'en 1882 le projet d'un remaniement ne diminuait pas le nombre des représentants de l'île du Prince-Edouard, bien que, d'après le recensement de 1881, l'île du Prince-Edouard n'eût pas droit à ce moment à plus de cinq représentants. A première vue, je fus très frappé par cet argument de fait, mais je constatai que, dans un discours prononcé par l'honorable député de King (I.P.-E.), en 1903, combattant vigoureusement les prétentions avancées alors en faveur de la province, il expliquait ce résultat par l'absence de tout recensement antérieur en ce qui regarde l'île du Prince-Edouard fournissant une base de comparaison avec celui de 1881, aux fins du paragraphe 4 de l'article 51 de la loi de l'Amérique britannique du Nord. C'est probablement ce qui explique le résultat de 1882.

Ces paroles sembleraient indiquer que l'honorable premier ministre n'a pas com-

pris aussi bien que moi le paragraphe 4 de l'article 51. Il y a de quoi me rendre fier, parce que je n'ai pas de compétence juridique et j'ai toujours considéré mon très honorable ami comme un membre distingué du barreau. Mais si tel est son désir, j'accepterai son compliment, et je lui dirai qu'il y a beaucoup d'autres sujets sur lesquels je suis mieux renseigné que lui sur les questions de droit, et je serai toujours disposé à le renseigner sur n'importe quel sujet lorsqu'il le désirera.

J'ai donc consulté les Débats de 1903 à la page qu'il m'a indiquée, et j'y ai trouvé mon discours, qui est très court et ne couvre qu'une page. M. Hackett, député de Prince-ouest (I.P.-E.), avait parlé avant moi. Il avait fait remarquer qu'en 1882 le Gouvernement à la tête duquel était sir John A. Macdonald, n'avait pas diminué la représentation de l'île du Prince-Edouard bien que sa population ne lui donnât droit qu'à cinq députés, tandis qu'on lui laissait ses six. Il avait dit que sir John A. Macdonald méritait la reconnaissance de l'île du Prince-Edouard pour n'avoir pas diminué sa représentation. Il avait prétendu aussi que le Parlement avait le pouvoir de rendre à l'île sa représentation primitive de six membres. C'était une prétention extraordinaire. Bien que je ne sois pas versé dans la loi, je savais que le Parlement n'avait pas le pouvoir de donner à l'île du Prince-Edouard six députés, ou plus qu'elle avait droit d'avoir en vertu des conditions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Comme le discours que je prononçai alors est très court, je le relirai en entier à la Chambre afin qu'il n'y ait pas de malentendu au sujet de cette question. Voici ce que j'ai dit:

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): J'ai été quelque peu surpris en entendant les observations de mon honorable ami (M. Hackett), attendu qu'il y a dix ans environ, lorsque le dernier bill de répartition de la représentation fut mis à l'étude et lorsque le nombre des représentants de l'île du Prince-Edouard fut diminué pour la première fois, mon honorable ami et ses collègues de l'île du Prince-Edouard n'ont pas fait entendre un seul mot de protestation. A cette époque, le comté de King était représenté dans cette enceinte par deux députés conservateurs, mais ni l'un ni l'autre n'a élevé la voix. Mon honorable ami, qui alors ne faisait pas partie de cette Chambre, était cependant un membre influent du collège électoral qu'il représente aujourd'hui, et il prit une part active à la lutte politique. A cette époque, pas une seule assemblée ne fut tenue dans la circonscription électorale de mon honorable ami, pas une seule résolution ne fut adoptée, aucune objection ne fut soulevée, aucune testation ne fut émise contre la diminution de la représentation de l'île du Prince-Edouard.

Pourquoi donc invoquer ce grief à cette époque tardive? A mon avis, c'est lorsque la représentation a été diminuée pour la première fois, qu'il aurait fallu protester. Mais les amis politiques de l'honorable député étaient alors à la tête des affaires publiques et mon honorable ami a probablement cru que les principes de la stratégie politique lui interdisaient alors de soulever cette question.

En prêtant l'oreille au discours de l'honorable député, ce soir, je n'ai pu m'empêcher de penser à l'excellente occasion qu'il avait perdue d'aller plaider devant la cour suprême la cause de la province de l'île du Prince-Edouard, lorsque ce tribunal fut appelé à se prononcer. Il a fait entendre un vigoureux plaidoyer dans cette enceinte ce soir, et il est malheureux qu'il n'ait pas fait son argumentation lorsque la cour suprême a été saisie du litige. S'il eût été empêché de comparaître devant le tribunal parce qu'il n'appartenait pas à la profession d'avocat, je suis certain que l'avocat qui soutenait la cause de l'île du Prince-Edouard aurait été très heureux de faire connaître à la cour le raisonnement de l'honorable député. Celui-ci nous déclare qu'en 1881 le gouvernement de sir John A. Macdonald a permis à l'île du Prince-Edouard de conserver le nombre primitif de ses représentants, bien que le chiffre de sa population ne lui permît pas d'avoir une représentation aussi forte. La raison en était, je crois, que le recensement de 1881 étant le premier dénombrement fédéral depuis l'entrée de l'île dans la Confédération, il n'y avait pas, en ce qui avait trait à l'île du Prince-Edouard, de recensement précédent pour établir une comparaison. Par conséquent, personne ne pouvait dire si l'article relatif à la diminution de 20 p. 100 exemptait la province de voir diminuer sa représentation. Telle est, je crois, la raison qui a déterminé le gouvernement de sir John A. Macdonald, à cette époque, à ne pas diminuer la représentation de la province; du moins, c'eût été une raison valable. Mais, en 1891-92, lorsque le recensement suivant eut lieu, la représentation de l'île du Prince-Edouard fut diminuée. A cette époque, sir John Thompson était, je crois, le leader du Gouvernement, ou bien il était ministre de la Justice, et il déclara que rien dans la Constitution ne protégeait cette province contre une diminution de sa représentation.

Comme je l'ai déjà dit, les députés conservateurs d'alors, le parti conservateur et la presse conservatrice de l'île du Prince-Edouard acceptèrent la réduction qui venait d'avoir lieu. Par conséquent, mon honorable ami et ses partisans s'y prennent un peu tard pour chercher à tirer un avantage politique de cette question aujourd'hui. Nous devons nous conformer à la Constitution sous laquelle nous vivons.

Je regrette autant que qui que ce soit que nos délégués, lors de l'union, n'aient pris aucune disposition pour prévenir une pareille occurrence. Je regrette aussi que la représentation des autres Provinces maritimes ait été diminuée, car cela diminue d'autant l'influence des provinces de l'est, dans le Parlement fédéral. Le plus haut tribunal du pays a décidé que la loi ne nous offrait aucun recours et il n'y a rien dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord pour assurer l'intégrité de la représentation des Provinces maritimes, mais je crois que si la situation qui nous est faite était clairement exposée à nos amis des autres provinces, ils consentiraient à modifier la Constitution de manière à empêcher la représentation des Provinces maritimes d'être diminuée au-dessous de ce qu'elle était au moment de l'entrée de ces provinces dans la Confédération. Si les autres provinces consentaient à cet arrangement, il

pourraient se faire facilement et je suis convaincu qu'il aura lieu avant le prochain remaniement décennal.

D'après moi, c'est la seule manière de régler cette question. Je ne vois pas ce que mon honorable ami avait à gagner en venant la soulever ici ce soir, si ce n'est de créer de l'embarras dans un but électoral. Je dis qu'il nous faut nous soumettree à la Constitution, et puisque la question a été décidée contre nous par le plus haut tribunal du pays, il doit comprendre que tout ce qu'il pourrait dire ce soir n'affecterait en rien le résultat. Son discours n'avait d'autre but que de fournir de la copie aux journaux conservateurs de l'île du Prince-Edouard et de chercher à embarrasser le Gouvernement.

Monsieur l'Orateur, j'ai lu en entier tout ce que j'ai dit dans ce discours, et j'affirme qu'il ne contient pas une phrase, pas une ligne, pas un mot, pas une syllabe qui autorise le premier ministre à dire que j'ai plaidé contre les prétentions de l'île du Prince-Edouard. Je crois donc que l'honorable premier ministre a commis une erreur, dans laquelle il aurait été induit par une autre personne. S'il lit mon discours, je suis certain qu'il en viendra à la conviction qu'il ne contient rien qui appuie l'accusation qu'il a portée contre moi. Il m'a prêté des paroles que je n'ai pas prononcées, et je lui demanderai—je m'attends à cela de sa part—de vouloir bien admettre qu'il s'est trompé, ou qu'il a été mal informé, et, comme un homme d'honneur et premier ministre de ce pays, de relever ses paroles. C'est là son devoir.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Nous devons tous, je crois, nous féliciter de bon ton qu'à pris la discussion. Je demanderai seulement quelques minutes d'attention sur un ou deux points que je veux discuter avant que le bill soit renvoyé au comité.

Je m'accorde tout d'abord avec les idées émises par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) au sujet de la représentation proportionnelle. J'ai écouté avec beaucoup d'attention ce que l'ancien premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a dit au sujet de la représentation des municipalités et de l'importance de conserver les frontières municipales, mais, à mon avis, il est plus important encore de donner une représentation aux minorités et aux grands intérêts commerciaux et autres qui aujourd'hui ne sont pas représentés. La représentation proportionelle est aujourd'hui très discutée et son application se généralise, mais elle n'est pas encore entrée dans nos lois. A mon avis, nous devrions nous efforcer d'établir la représentation proportionnelle afin d'assurer celle des minorités de cette Chambre. Prenons comme exemple la ville de Toronto, où je demeure; nous avons présentement huit députés pour la ville et pour le comté d'York. Mais il y a dans cette ville d'importantes minorités que personne ne représente ici. Il y a à Toronto un vote ouvrier considérable, et Toronto, cependant, n'envoie à cette Chambre aucun représentant ouvrier. Une particularité de la représentation en Angleterre, c'est que le travail est puissamment représenté à la chambre des communes. Si nous avions dans ce pays-ci la représentation proportionnelle. . .

L'hon. CHARLES MARCIL: Que dites-vous du vote libéral?

M. MACLEAN: L'honorable député pourra traiter lui-même cette question. Mais peut-être que la représentation proportionnelle procurerait aux libéraux un certain nombre de représentants dans cette Chambre, et, en ce cas, l'honorable député devrait m'aider à faire prévaloir mon opinion.

M. MARCIL: L'honorable député a dit que d'importantes minorités n'étaient pas représentées ici, et, là-dessus, j'ai fait observer que les libéraux de Toronto constituaient une de ces minorités.

M. MACLEAN: En ce cas, la représentation proportionnelle leur donnerait ce qu'ils désirent, et j'ai lieu de m'attendre des libéraux qu'ils soutiendront ce principe, plutôt que celui des bornes municipales. Ce qu'il faut, ce n'est pas de donner aux municipalités une juste représentation, mais de faire que l'opinion publique soit équitablement représentée ici. Quant aux plaintes qu'élèvent les petites provinces dont la représentation se trouve réduite, je dirai que, si j'avais mes coudées franches, je réduirais dans une large mesure le nombre des membres de cette Chambre, du Sénat et de nos législatures en général. Si nous étions moins nombreux, nous aurions, je crois, de meilleures législatures et un meilleur parlement. Je regrette que certaines provinces aient à accepter une déduction, et Ontario en est une —mais c'est à elles d'améliorer, si elles le peuvent, leur représentation. Que l'on me pardonne ce conseil, mais, si les Provinces maritimes veulent exercer dans la Confédération une influence plus considérable, m'est avis qu'elles devraient s'unir et ne former qu'une seule province. Elles auraient alors plus de force dans cette Chambre et plus d'influence dans le pays qu'elles n'en ont dans le moment, divisées qu'elles sont en trois groupes, avec cette question de représentation qui revient tous

les dix ans, et surtout cette question d'un nombre amoindri de députés.

Depuis quarante-six ans, l'expérience de la Confédération se poursuit, et elle a donné des résultats remarquablement heureux.

Mais cette Constitution, rédigée il y a près de cinquante ans, ne pouvait prévoir toutes les difficultés et circonstances nouvelles qui se produiraient. Dès aujourd'hui, probablement, ou, du moins au cours de la prochaine législature, notre Parlement devra s'occuper de reviser la Constitution, en vue de régler les questions qui ont été débattues et qui demandent solution. C'est alors, sans doute, que les provinces les moins populeuses seront le mieux à même de faire valoir leurs droits à plus de représentants en cette enceinte. Certes, le temps va venir où le Sénat canadien devra être réorganisé. Que la province de l'île du Prince-Edouard soit représentée par quatre membres au Sénat et seulement par trois ici, c'est là un état de choses fâcheux et qu'il importe de corriger. J'ai confiance que, au cours de la prochaine législature, on proposera une conférence des provinces en vue de la revision de la Constitution, et alors les anomalies et griefs,—en assez petit nombre, du reste,—seront supprimés, ou du moins un effort sera tenté dans ce sens. Je crois que ce sera alors le temps favorable pour demander à notre Parlement et au parlement impérial de faire droit aux réclamations des provinces les moins importantes. Entre temps, il me semble qu'il n'y a rien de mieux à faire que de respecter la Constitution et de l'appliquer à la lettre. La population de l'Ontario, si je suis au courant de l'opinion dans cette province, ne protestera pas contre la réduction qui sera opérée dans son cas. La province a reçu une notable accession de territoire; malgré tout, sa représentation devra être réduite, mais nous n'en restons pas moins fidèles au texte intégral de la Constitution. Nous nous réjouissons d'autre part de ce que les grandes provinces de l'Ouest vont avoir ce surcroît de représentation. S'il est une région où la représentation proportionnelle peut être mise à l'essai, c'est bien dans l'Ouest. Je ne dis pas que nous pourrions la mettre en vigueur dans la circonstance actuelle; mais rien ne s'oppose à ce qu'on en applique le principe dans le cas de certaines circonscriptions, et ainsi nous pourrions obtenir le résultat attendu de la présente loi, une représentation plus fidèle des vues politiques de la population, plutôt que la simple expression des préoccupations locales des électeurs. Au point de vue politique, ces préoccupations locales sont de peu de valeur. Nous devrions nous appliquer à avoir dans cette Chambre une représentation équitable des aspirations politiques de tout le peuple canadien.

L'hon. G. P. GRAHAM (Renfrew-sud): Monsieur l'Orateur, l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean), à la suite de l'honorable député de Pictou (M. E. M. Macdonald) a touché à la question de la représentation proportionnelle. Je n'oserais dire que sa prétention ne renferme pas une grande part de vérité. Si j'ai bonne mémoire, un projet de cette nature fut mis à l'essai dans Toronto, il y a quelques années, mais dut être retiré.

M. W. F. MACLEAN: Il n'était pas assez compréhensif.

M. GRAHAM: C'est probable, il aurait dû embrasser la banlieue de Toronto.

M. W. F. MACLEAN: Ou comprendre toute la ville.

M. GRAHAM: Il y a beaucoup à dire en faveur de la représentation des minorités. En effet, les minorités, sous le régime actuel, ne sont pas représentées comme elles devraient l'être. Une différence d'un votant dans une circonscription peut faire toute la différence au monde dans l'attitude du public dont le député prétend être le représentant. Il nous vient ici comme représentant l'opinion de toute la circonscription, mais en réalité ce n'est pas du tout cela. Je suis plutôt porté à croire, comme le député de Pictou et le député d'York, qu'il y a beaucoup de bon dans la proposition de mettre à l'essai la représentation proportionnelle au moins dans une partie du Canada, sans que personne soit exposé à en souffrir.

M. BURNHAM: L'honorable député a-t-il réfléchi qu'il peut se produire une variété d'opinions diverses dans une circonscription quelconque, et s'il faut que chacune de ces opinions soit représentée, au lieu d'un candidat il y en aura cinq ou six.

M. GRAHAM: Peu importe le nombre, chacun recevrait le nombre d'adhésions qui lui revient. En général, les votants d'une circonscription sont répartis en deux classes principales, et les discussions portent sur les questions qui divisent les deux grands partis; mais s'il se trouve quelque autre groupe désireux de faire valoir ses idées, il n'est que juste qu'il soit représenté à la Chambre des communes, et c'est à quoi on

pourrait arriver grâce au système de la représentation proportionnelle.

Maintenant, quant à la question de la représentation des provinces les moins populeuses, je ne me fais pas en ce moment l'interprète de la province d'Ontario, je parle maintenant pour moi-même. Peut-être la plupart des représentants de l'Ontario seront-ils de mon avis. Actuellement, la représentation est censée être basée sur le chiffre de la population. Ce régime n'a pas été adopté sans beaucoup de discussion, de réflexions et de passes d'armes de part et d'autre. Mais, en définitive, la représentation du Dominion en cette Chambre est censée être à base de population, et on ne saurait changer cela, sans modifier de fond en comble les dispositions à cet égard de la loi de l'Amérique britannique du Nord. La Confédération elle-même était fondée sur un compromis. Dans aucun pays les innovations n'ont eu grand succès, à moins d'être le résultat d'un certain compromis entre les deux courants d'opinion. Et si la Confédération a été le résultat d'un compromis, il me semble qu'on pourrait autoriser les provinces les moins populeuses à conserver le nombre de représentants qu'elles ont actuellement, ou même celui qu'elles avaient au moment de l'établissement de la Confédération, si cela peut se faire sous forme de modification de la loi de l'Amérique britannique du Nord, ou de quelque autre manière. Il ne s'agit pas ici de l'île du Prince-Edouard, ou du Manitoba, ou de Québec, ou de l'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick, mais du Canada, et nous devrions nous évertuer à faire ce qui est au mieux des intérêts du Canada dans son ensemble, que cela concorde ou non avec nos propres vues particulières. Mais pour en revenir à la question de la représentation, notre pratique actuelle n'est pas tout à fait juste en ce qui regarde les minorités.

L'autre soir, mon honorable ami le directeur général des Postes (M. Pelletier) s'est plaint de ce que, en ce qui regarde la province de Québec, chacun des partis n'avait pas en cette Chambre le nombre de représentants qu'il devrait avoir proportionnellement au nombre des suffrages recueillis par les candidats de part et d'autre. D'après son calcul, en 1911, l'écart ne devrait être que d'un représentant: trente-deux conservateurs et trente-trois libéraux, tandis que l'écart entre le nombre des députés conservateurs et des députés libéraux était beaucoup plus marqué. Je fus frappé des chiffres qu'il nous soumit dans cette circonstance, et je me mis à faire des calculs en vue de m'assurer si tout notre système de représentation n'était pas faux. Je constatai que lors de l'élection de 1911, 1,307,528 suffrages avaient été déposés dans tout le Dominion, soit 669,594 pour les conservateurs et 625,103 pour les libéraux, et et 12,831 pour les indépendants. L'écart entre le nombre des suffrages recueillis par les conservateurs et le nombre de ceux recueillis par les libéraux ne fut que de 44,491, et cela comprenait Toronto. Le nombre moyen des suffrages déposés dans chaque circonscription fut d'à peu près 6,200. Si nous répétons avec ces données le calcul fait par le directeur général des Postes, il devrait y avoir actuellement en cette Chambre 114 conservateurs et 107 libéraux, soit une majorité de sept pour le Gouvernement. C'est un état de choses plus fâcheux encore que celui indiqué par l'honorable ministre.

M. PELLETIER: Si l'honorable député prend les chiffres de l'élection de 1908 pour le Dominion entier, à quel résultat arrive-t-il?

M. GRAHAM: Je le dirai à l'honorable ministre lorsque le bill reviendra sur le tapis. Comme le présent remaniement est fondée sur les chiffres du recensement de 1911, le résultat ne serait pas très convainquant pour la Chambre.

Quant à ma province, par exemple, celle d'Ontario, est-ce que l'honorable député de York-sud n'a pas parfaitement raison de dire que, sous le régime actuel, les minorités n'ont pas la représentation qu'elles devraient avoir, et, avec une pareille injustice faite au parti libéral par un gouvernement libéral, vous admettrez qu'il doit y avoir là quelque chose de faux. Dans de semblables conditions, j'hésite presque à confier notre sort à ce comité. Le nombre total des suffrages inscrits a été dans la province d'Ontario de 480,572. Sur ce nombre, 269,930 votes sont allés à des conservateurs et 207,078 sont allés à des libéraux; ce qui fait une différence de 62,852. Voyons les conséquences de ce mode de représentation. Nous avons dans cette Chambre 72 conservateurs et 14 libéraux. Avant l'élection de Bruce-sud, la différence était plus considérable; mais à l'heure actuelle, elle est de 72 à 14. Selon les calculs de mon honorable ami, la province d'Ontario aurait dû envoyer ici 38 libéraux et 48 conservateurs, différence de 10 au lieu de 58. J'ai appliqué à notre province les chiffres que mentionne le di-

recteur général des Postes pour l'ensemble du Canada, afin de montrer qu'il doit y avoir quelque chose de faux dans un mode de représentation inapplicable à l'état de choses actuel. Je sais que la tâche du comité sera très difficile. Il y aura de nombreuses différences d'opinions, mais je le prie de faire l'impossible pour que, tout en maintenant autant qu'il se pourra les bornes des comtés, le peuple canadien ait une représentation qui réponde à ses vues selon le chiffre des divers groupes, que ces groupes soient resserrés dans des centres populeux ou qu'ils soient épars dans les campagnes.

M. A. A. McLEAN (Queen) (I. P.-E.): J'ai écouté avec plaisir les remarques de mon honorable ami de Renfrew-sud, relativement à la représentation des Provinces maritimes. Je suis d'accord avec lui pour dire que, dans les circonstances actuelles, le Parlement devrait rétablir en faveur des provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard le nombre de députés qu'elles avaient lors de la Confédération. Lorsque, en 1864, s'est tenue, à Charlottetown, la première conférence relative à la Confédération, à laquelle conférence assistaient des représentants de toutes les provinces, un programme a été rédigé, sur lequel, toutefois, on ne s'est pas alors entendu. A Québec, le même programme a été soumis, mais les délégués de l'île du Prince-Edouard n'ont pas cru devoir accepter la proposition relative à la représentation de cette province. Il ne leur était offert que cinq députés dans une chambre de 194 membres, je crois. Ils ont pensé qu'en acceptant ce serait faire l'abandon de toute influence au Parlement, et, par suite, l'île du Prince-Edouard n'est pas entrée dans la Confédération en 1867. Pour arrondir la Confédération, le Canada avait besoin de l'île du Prince-Edouard, mais l'île insistait pour qu'on lui donnât six députés. Le chiffre de sa population n'autorisait pas la conférence à lui accorder ce nombre de députés, mais cinq seulement. Le 9 juillet 1873, toutefois, l'on consentit à donner à l'île du Prince-Edouard six représentants, et elle entra dans la Confédération.

La question du remaniement de la carte électorale a plus d'une fois occupé l'attention du Parlement. Le premier de ces remaniements a eu lieu en 1881, et l'île du Prince-Edouard a continué d'avoir six représentants, bien que n'ayant droit qu'à cinq. Je tiens à appuyer là-dessus, car on savait alors parfaitement que l'île du Prince-Edouard n'avait pas une population qui autorisât une semblable concession. Lorsque, en 1903, mon honorable ami de King (M. J. J. Hughes) prit la parole sur cette question, il a dit ce qui suit:

> L'honorable député dit qu'en 1881 le gouvernement de sir John Macdonald a permis à l'île du Prince-Edouard de garder sa représentation première, bien que la population de cette province ne lui en donnât pas le droit. Le motif, ça été, je crois, que le recensement de 1881 était le premier que l'on eût fait depuis que l'île était entrée dans la Confédération, et il ne se trouvait, par suite, aucun recensement antérieur avec lequel on put comparer celui-là en ce qui concerne l'île du Prince-Edouard.

C'était là, il me semble, de la part de l'honorable député de King, une excuse boiteuse. Il est généralement bien renseigné sur les affaires publiques, et, quand il a prononcé ce discours de 1903, il savait fort bien qu'un recensement avait eu lieu dans l'île du Prince-Edouard en 1871, et qu'un rapport de ce recensement se trouvait à la bibliothèque ici même. Il savait cela quand il a dit qu'il n'existait pour l'île du Prince-Edouard aucun recensement avec lequel on pût comparer celui du Canada en 1881. Il a fait une assertion qu'il savait n'être pas d'accord avec les faits. Le recensement de 1871 portait à 93,698 âmes la population de l'île du Prince-Edouard.

M. J. J. HUGHES: Au moment où mon honorable ami parlait de moi, j'étais hors de la Chambre; mais, j'aurais dit, à ce qu'il paraît, qu'avant 1881 il n'existait aucun recensement au Canada. Il doit savoir que cette assertion est erronée.

M. A. A. McLEAN: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Ce que j'ai dit, c'est qu'avant son entrée dans la Confédération, il y avait eu un recensement de l'île du Prince-Edouard; que le rapport de ce recensement se trouvait en 1903 à la bibliothèque au moment où l'honorable député faisait son discours, et que ce rapport aurait pu être comparé avec celui du recensement du Canada en 1881. Au lieu d'aller à la bibliothèque chercher ce renseignement et de le communiquer à la Chambre, il accuse les conservateurs qui, en 1881, représentaient la province au Parlement. De même en 1892, il trouve à redire à la manière dont les représentants de l'île du Prince-Edouard ont conduit cette affaire de représentation. A cette époque, la province était habilement représentée du côté libéral.

Sir Louis Davies représentait une de nos circonscriptions. Il était ici pendant le cours du débat; mais, ni lui ni d'autres, parmi les députés de l'île, n'ont ouvert la bouche au sujet de la représentation de l'île du Prince-Edouard. J'ignore pourquoi, et je ne suppose point que l'honorable député de King soit mieux que moi renseigné là-dessus. Inutile de reprocher à qui que ce soit d'avoir manqué à son devoir comme représentant de l'île du Prince-Edouard à cette époque. Après la loi de 1892 sur la nouvelle délimitation des districts électoraux, les habitants de l'île du Prince-Edouard ont commencé de s'agiter en vue d'obtenir le même nombre de représentants qu'ils avaient eu autrefois, et ils ont remis au Parlement canadien une résolution que la législature de la province avait votée et dans laquelle on protestait vigoureusement contre la représentation amoindrie. On trouvera cette résolution dans les journaux de la législature de l'île du Prince-Edouard. Elle mettait les choses devant le Parlement sous leur vrai jour. Comme elle est un peu longue, je m'abstiendrai d'en faire la lecture aujourd'hui. J'aurai peut-être une autre occasion de ramener cette affaire sur le tapis avant la clôture du débat. Cette résolution avait été proposée par le premier ministre d'alors, l'honorable M. Peters; l'honorable M. Rogers l'avait appuyée, et la législature de l'île du Prince-Edouard l'a adoptée. On y relate les différentes phases par lesquelles est passée la question d'admettre l'île du Prince-Edouard à faire partie de la Confédération canadienne. Il y est dit que les conditions auxquelles cette province consentait à l'union étaient exprimées dans des adresses de sa législature et, parmi ces conditions, il y avait la suivante:

La population de l'île du Prince-Edouard s'étant accrue d'au moins 15,000 âmes depuis 1861, elle sera représentée à la Chambre des communes du Canada par six députés.

Voici qui mérite d'être pris en considération au moment où il s'agit pour cette Chambre d'assigner à l'île du Prince-Edouard le nombre de représentants qu'elle aura. Pourquoi le chiffre 6 a-t-il été mis dans cette adresse? C'est parce que la population de l'île du Prince-Edouard s'était accrue d'au moins 15,000 âmes depuis 1861.

Un DEPUTE: De quelle date est ce document?

M. McLEAN: De 1873. On y dit que l'île du Prince-Edouard devait avoir six représentants, et que sa représentation devait être de fois à autre remaniée conformément aux termes de l'acte de l'Amérique du Nord de 1867. Il faut que l'on ait cru, quand cette résolution a été votée, que l'île du Prince-Edouard aurait toujours droit à six représentants, quelque diminution que pût subir le chiffre de sa population, et que, si ce chiffre augmentait, sa représentation serait remanié. Il n'y a pas autre chose à conclure de cette résolution. Pour quoi y avoir mis les mots "au moins 15,000 âmes", si ce n'est pour faire comprendre que la représentation de l'île ne devait pas être amoindrie? A l'époque où cette résolution a été votée, nous n'avions droit qu'à cinq représentants. Nous en avons eu six, mais le rédacteur de cette pièce savait que c'était cinq seulement à quoi nous avions droit. Ils en donnent la raison, et cette raison, c'est que, depuis 1861, le nombre des habitants s'était accru de 15,000. Quant à savoir si c'est là une raison valable, c'est à la Chambre à en décider. L'on y expose ensuite les motifs pour lesquels les délégués de l'île qui étaient à la conférence de Québec n'ont pas censenti à entrer dans la Confédération en 1867. Il est donné une série d'extraits des discours prononcés à la conférence de 1864. Voici ce qu'avait dit à la conférence M. Haviland:

Plutôt que d'adhérer à cette proposition, l'île du Prince-Edouard restera hors de la Confédération. N'avoir que cinq représentants sur 194, ce serait pour l'île s'effacer complètement.

L'idée qui sûrement existait dans l'esprit de ces hommes, c'est que l'île du Prince-Edouard allait perdre le peu d'influence dont elle pouvait disposer si on ne lui donnait pas au moins six représentants. A la conférence de 1867, et jusqu'à 1873, ils se sont toujours défendus d'entrer dans la Confédération s'ils n'obtenaient pas d'y être représentés de manière à ne rien perdre de l'influence dont ils disposaient déjà. M. Palmer disait:

Une représentation selon le chiffre de la population n'est pas applicable quand un certain nombre de provinces abandonnent leur individualité et le droit de se gouverner elles-mêmes.

Le député de Renfrew-sud (M. Graham) affirme que la représentation basée sur le chiffre de la population est le fondement, l'assise même de la Confédération; mais ceux qui prirent part à la conférence en question n'étaient pas de cet avis. Dans une certaine mesure ils se rangeaient peut-être à cet avis, et il est possible qu'on ait appliqué ce principe, mais son application n'a pas été générale. M. Palmers ajoute:

Quand une colonie rétrocède pareil droit, elle doit obtenir un équivalent dans la Confédération. Pourquoi renoncer à pareilles certitudes, quand nous avons si peu voix au chapître? Je n'ai jamais été d'avis que les propositions formulées à la conférence de Charlottetown relativement à la représentation basée sur la population dûssent avoir force obligatoire.

Voilà l'opinion exprimée par un de ceux qui participèrent à la conférence de Québec, un homme qui, au cours de ses observations devant cette conférence, affirma qu'il n'a jamais été d'avis que les propositions ainsi formulées dûssent lier l'île du Prince-Edouard obligatoirement. Voilà une déclaration formulée devant la conférence elle-même, et comment pourrait-on se tirer de cette difficulté? M. Whelan dit:

Je ne saurais dire que la représentation de cinq députés à la Chambre des communes réponde à mes vœux. Nous sommes dans l'isolement; nos ressources sont limitées et nos populations ne consentiraient pas à sacrifier les avantages dont elles bénéficient aujourd'hui, en retour d'une représentation de cinq députés. On dira peut-être que la Confédération se fera sans l'île du Prince-Edouard, et qu'en fin de compte force nous sera bien d'y adhérer. Soit, mais cette dernière éventualité serait encore préférable à notre réunion à la Confédération, de notre plein gré.

Le colonel Grey, qui, à cette époque était à la tête du gouvernement, dit:

Mes codélégués me chargent de faire savoir que la proposition accordant cinq députés est inacceptable. L'île du Prince-Edouard est divisée longitudinalement en trois comtés, et nous ne saurions répartir ces trois comtés entre cinq députés.

M. Coles dit:

M. Galt propose d'accorder cinq députés à l'île du Prince-Edouard; je souscrirais plus volontiers à cette proposition qu'à la motion de M. Brown, parce qu'elle nous permet d'accorder à nos comtés deux députés respectivement.

Cette conférence de 1864, monsieur l'Orateur, refusa d'accorder six députés à l'île du Prince-Edouard, et cette province refusa d'adhérer à la Confédération. Elle en demeura exclue jusqu'en 1873. Le Gouvernement fédéral ayant à cœur l'entrée de l'île du Prince-Edouard au sein de la Confédération, engagea de nouvelles négociations, non seulement touchant la représentation, mais relativement au chiffre de la dotation que recevrait cette province, et deux délégués de l'île se rendirent à Ottawa. Le premier délégué, M. Robert E. Haythorne, arriva dans la capitale, le 26 février 1873, et entra en conférence avec le gouvernement. Il adressa au gouvernement de l'île du Prince-Edouard la dépêche que voici:

[M. A. A. McLean.]

Tenu deux conférences. Augmentation du chiffre de la dotation annuelle. On accordera probablement six représentants.

La correspondance établit clairement que nous tenions à obtenir six représentants. La correspondance le prouve; les dépêches en font foi, les discours l'établissent, et la chose ne saurait faire doute. Si nous n'y avons pas droit judiciairement, s'il s'est glissé quelque erreur dans la rédaction des conditions de la Confédération, dans la résolution de 1873, il faudrait y apporter la modification voulue. En équité, nous avons droit de demander la modification de ce texte. Le député de Pictou (M. Macdonald) a affirmé ici même que le Parlement n'est pas autorisé à régler la question. Alors, le Parlement devrait prendre les mesures voulues pour redresser ce grief. La chose ne saurait faire doute, monsieur l'Orateur, il s'est glissé une erreur dans la rédaction de ce texte. N'étant pas avocats, ces délégués ne connaissaient pas familièrement la valeur des termes de droit figurant dans le texte de la Constitution; ils s'en reposaient dans une large mesure sur les fonctionnaires du ministère à Ottawa.

Ce sont ces fonctionnaires qui dressèrent ces résolutions et cette Chambre les adopta. D'après les conversations et la correspondance qu'ils échangèrent avec le gouvernement, les délégués conclurent qu'ils obtiendraient six représentants à perpétuité. Voilà pourquoi ils firent fond sur cette représentation, et s'appuyant sur cette entente, ils donnèrent leur adhésion à la Confédération. Quelques années plus tard, ils constatèrent qu'il s'était glissé une erreur dans le texte de la résolution. Puisqu'on a commis une erreur palpable en 1873, est-ce une raison dont le Parlement puisse s'autoriser pour refuser de redresser ce grief? Est-il juste que ce Parlement, le tribunal par excellence d'équité et de justice au pays, refuse de redresser ce grief? Je vous le demande, monsieur l'Orateur, n'est-il pas de simple justice que l'île du Prince-Edouard demande le redressement de ce grief? Je tiens à consigner ici certaines dépêches échangées touchant cette question en 1873, époque où l'on étudiait les conditions de la Confédération.

Dépêche de Robert P. Haythorne au lieutenant gouverneur Robinson; en date du 26 février 1873:

Tenu deux conférences. Augmentation de la dotation annuelle. On accordera probablement six représentants

Dépêche de Robert P. Hawthorne au lieutenant-gouverneur Robinson; en date du 6 mars 1873:

Fort probable que nous obtiendrons six représentants. Tâchez d'expédier le plus tôt possible la réponse du conseil.

Dépêche du lieutenant-gouverneur Robinson à Robert P. Haythorne.

Le conseil est d'avis de demander la dissolution. Nous espérons qu'on accordera six représentants.

Dépêche de Robert P. Haythorne à l'hon. Edward Palmer, en date du 8 mars 1873:

Sauf modifications indiquées et déduction de l'intérêt sur l'ancienne dette de la province, on accorde des conditions favorables. On accorde six représentants.

Ayant sous les yeux et connaissant l'agitation soulevée par les représentants de la Colombie-Anglaise en 1871, avant son admission dans la Confédération, afin d'obtenir un nombre fixe de représentants dans cette Chambre, est-il croyable que les délégués de l'île du Prince-Edouard auraient laissé inscrire au statut une disposition législative portant diminution de la représentation de la province, à une époque ultérieure? A mainte reprise, les délégués de l'île, présents à la conférence, ont déclaré qu'ils étaient convaincus qu'on leur accordait les conditions mêmes obtenues par la Colombie-Anglaise. La Colombie-Anglaise lutta pour obtenir un minimum de six représentants, et on les lui accorda, bien qu'à cette époque la population blanche de cette province ne dépassât pas 10,000 âmes. Vingt années durant, cette province compta six représentants en cette Chambre, bien que durant cette période de temps elle n'eût strictement droit qu'à quatre députés. Et cependant, quand l'île du Prince-Edouard fut admise dans la Confédération, il intervint la même convention morale qu'avec la Colombie-Anglaise. A son entrée dans la Confédération, on accorda au Manitoba quatre députés, alors que sa population était inférieure d'une unité au chiffre qui lui aurait tout au plus donné droit à un seul député? En outre, la loi du Manitoba décrète qu'à la suite du recensement de 1881, il y aurait remaniement de la représentation de la province, comme le veut la Constitution. Le rencensement de 1887 établit que le Manitoba avait une population de 62,260 âmes, ce qui lui donnait droit à trois députés, mais dans le remaniement de la carte électorale, on lui donna cinq députés au lieu de trois.

Cette question de représentation de l'île du Prince-Edouard, la Chambre en est saisie de vieille date. On la débattit en 1903; puis, en 1905 et en 1907, on proposa des motions à cet égard. Tous ceux qui entendirent ces discussions demeurèrent convaincus que, au point de vue de l'équité, la province avait moralement droit de se faire rendre le chiffre primitif de sa représentation. Si on a commis une injustice envers cette province, voici l'heure et le lieu de réparer ce tort, et le comité qui doit être créé par ce bill, aura, j'espère, le droit d'étudier les réclamations de la province et de formuler une proposition en conséquence. Le député de Pictou (M. Macdonald) prétend que le comité ne saurait délibérer cette question ; or, à mon avis, cette Chambre peut déléguer à son comité tous les pouvoirs qu'elle veut. Cette après-midi, le chef de l'opposition a observé qu'à une certaine époque on a proposé de confier à un comité de juges le remaniement des comtés, et par conséquent il est d'avis évidemment que la Constitution autorise le Parlement à déléguer ce pouvoir aux juges. S'il en est ainsi, pourquoi le Parlement ne pourrait-il pas déléguer ce pouvoir à un de ses comités? L'article 51 de la Constitution dispose:

Immédiatement après le recensement de mil huit cent soixante-onze, et après chaque autre recensement décennal, la représentation des quatre provinces sera réparti de nouveau par telle autorité, de telle manière et à dater de telle époque que pourra, en temps utile, prescrire le Parlement du Canada.

Le Parlement peut donc effectuer ce remaniement par telle autorité et de telle manière qu'il le peut juger bon, et par conséquent il peut établir des règlements pour la gouverne du comité. Ce comité peut proposer que l'île du Prince-Edouard a droit, en équité et bonne foi, à six députés fédéraux, et cette proposition pourrait figurer au bill. Sans aucun doute, le parlement impérial, à la demande de ce Parlement, pourrait au besoin modifier la loi de l'Amérique septentrionale britannique de façon à donner l'effet voulu, à cet égard, aux conditions qui ont présidé à l'admission de cette province au sein de la Confédération. Comme cette question reviendra sur le tapis durant cette session, j'aurai quelques autres observations à présenter à cette Chambre.

M. O. TURGEON (Gloucester) (N.-B.): J'ai si souvent porté la parole sur cette question, au cours des précédentes législatures, que j'éprouve quelque embarras à demander à cette Chambre de me prêter encore une fois son attention. Je souscris cordialement à l'avis exprimé par le chef de l'opposition, demandant au premier ministre de ne pas insister sur le renvoi de la question de représentation de l'île du Prince-Edouard, devant le comité.

Ce n'est pas avec plaisir que moi-même ou d'autres représentants des Provinces maritimes nous envisageons une réduction dans la représentation de nos provinces en vue surtout de l'immense prépondérance de la représentation qui doit être accordée à l'Ouest. En même temps, j'ai, en ce qui me concerne, toujours soutenu que nous devions nous en rapporter aux principes fondamentaux de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Chaque fois que nous voulons nous écarter de ces principes nous sommes toujours exposés à rendre notre position pire qu'auparavant.

Je suis d'accord avec mon très honorable ami le chef de l'opposition pour rester fermement attaché aux principes de la représentation établi dans notre Constitution, même pour notre province sœur de l'île du Prince-Edouard. Je crois, en effet, que le Parlement n'a pas le pouvoir, comme l'a dit mon très honorable chef, de régler cette question, et le comité qui sera nommé par la Chambre l'a encore moins que le Parlement. Si nous n'avons pas de pouvoirs nous-mêmes, nous ne pouvons pas en transmettre à un comité. Je crois que mon très honorable ami le leader du Gouvernement, en faisant cette proposition, a été entraîné par sa sympathie pour les Provinces maritimes et plus particulièrement pour la plus petite des Provinces maritimes. Je désire lui recommander les paroles de mon très honorable ami le leader de l'opposition d'aujourd'hui, pour qu'il puisse examiner à nouveau sa proposition et la retirer, parce qu'elle ne pourrait être utile qu'à entretenir une agitation en faveur d'une représentation à laquelle nous n'avons pas de droit et qui ne peut nous être accordée que par un changement dans la Constitution, or le Parlement n'a pas le pouvoir de changer la Constitution sans en référer aux provinces, et cela ne peut pas être fait aujourd'hui.

Nous avons eu une convention des premiers ministres provinciaux au mois d'octobre dernier et la question leur a été soumise. Aucune entente n'a été conclue jusqu'à maintenant. Ils ont décidé de laisser l'affaire en l'état, et nous devrions faire la même chose jusqu'à ce qu'une nouvelle convention se réunisse et il sera peut-être possible d'obtenir une décision unanime. Ce serait alors seulement que nous pourrions nous adresser au parlement anglais pour obtenir un changement dans la Constitution.

J'ai la plus grande sympathie pour mes amis de l'île du Prince-Edouard. Je suis dans la même position qu'eux, mais je pourrais leur être utile en leur donnant le même conseil que je leur ai offert autrefois, à savoir que dans les Provinces maritimes, pour consolider notre position au Parlement, nous avons d'autres moyens à notre disposition. Nous devrions donc employer nos énergies à faire triompher des moyens qui sont pratiques et possibles. Nous devrions grouper en une seule province les trois Provinces maritimes de l'île du Prince-Edouard, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Cette question a déjà été posée. Elle l'a été avant la Confédération, comme le sait très bien mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie, et la Confédération fut aidée par l'idée de réunir les Provinces maritimes en une seule province. Nous serions alors représentés ici par un nombre aussi grand de députés qu'aucune des autres provinces de l'Ouest le sont aujourd'hui. Peut-être qu'avec les idées sympathiques de mon très honorable ami le premier ministre, nous pourrions donner à l'île du Prince-Edouard les quatre représentants que sa population voudrait avoir aujourd'hui, parce que dans les provinces unies nous pourrions distribuer notre représentation de façon à donner à l'île la représentation que la population aimerait à avoir tout en maintenant aussi sa dignité. Mes honorables amis des Provinces maritimes consentiraient volontiers à étudier une question semblable. Je voudrais suggérer que nous essayions de faire entrer dans la Confédération l'île de Terre-Neuve, avec laquelle nous avons en tous points les mêmes intérêts. Alors notre représentation serait accrue d'environ dix ou douze membres et nous formerions une province aussi importante au point de vue de la représentation qu'aucune autre province du Canada.

Quant à ce qu'on a dit au sujet de la représentation, il est bien connu que les pères de la Confédération dans les Provinces maritimes n'aurait jamais consenti

à la représentation d'après le population, si le Sénat n'avait pas été constitué comme une compensation pour la représentation dans la Chambre des communes et à moins que cette représentation n'ait été rendue permanente, effective et proportionnelle.

Par conséquent, la constitution du Sénat, en tant qu'elle a été faite pour représenter les plus petits groupes de la Confédération, pour représenter les petites provinces ainsi que les petits groupes de chaque province, n'a pas été copiée sur le principe du sénat américain ou de tout corps similaire dans d'autres pays. Elle a été conçue pour répondre aux circonstances du Canada tout entier, comme elle devait l'être avec cette tendance au développement qui se manifestait dans l'Ouest. Le Sénat a donc un objet principal en vue: la protection des minorités. Quand je parle de minorités, j'envisage aussi bien les plus petites provinces que les minorités dans les différentes provinces. Nous ne pouvons par conséquent pas dire qu'il y a une anomalie dans le fait qu'après la nouvelle répartition des sièges électoraux, la province de l'île du Prince-Edouard aura une représentation aussi forte au Sénat que dans la Chambre des communes. Si la population des Provinces maritimes ne travaille pas plus que par le passé à retenir les gens chez eux, le temps pourra venir où le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse seront représentées à la Chambre par un plus petit nombre de députés que de sénateurs, puisque de ces derniers il y en a dix pour chacune des deux provinces. Suivant moi, les pères de la Confédération sachant que ce grand développement devait continuer pendant des siècles encore, savaient que rien ne pouvait induire la population des Provinces maritimes à tenir sa place ici seulement avec une représentation proportionnelle. Si nous devions commencer de nouveau aujourd'hui, je ne consentirais pas à voir le Nouveau-Brunswick ou les autres Provinces maritimes entrer dans la Confédération en vertu du principe de la représentation d'après la population, si nous n'avions pas d'autres moyens de sécurité pour l'avenir.

On dit que l'île du Prince-Edouard est placée dans une circonstance particulière et qu'en entrant dans la Confédération, après avoir refusé de le faire pendant un certain nombre d'années, elle comptait être représentée à perpétuité par six députés dans la Chambre des communes et que sa représentation ne serait pas diminuée, quelle que soit la proportion de la population des autres provinces. A ce sujet, j'ai une opinion différente. Il peut sembler étrange que les représentants de l'île du Prince-Edouard, après s'être opposés à l'union pendant un certain nombre d'années, y soient entrés en vertu des termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord; mais je prétends que s'ils sont entrés en conformité de cette acte, ils l'ont fait consciencieusement et que le gouvernement d'alors qui a fait entrer l'île du Prince-Edouard dans la Confédération, l'a fait aussi consciencieusement.

On trouvera dans les débats des premiers jours sur le projet d'union beaucoup plus d'arguments pour justifier ma position que celle de mon honorable ami (M. Maclean). Le motif qui a fait que le gouvernement de l'époque n'a pas cru avoir le droit de faire entrer l'île du Prince-Edouard dans la Confédération sans se conformer aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, c'est que le même gouvernement avait commis l'erreur—peut-être de bonne foi—de faire entrer la Colombie-Anglaise dans la Confédération en 1871, avec six députés, bien que sa population ne justifiât pas une telle représentation, et de lui accorder le droit de conserver ce nombre de députés pour toujours. Ce fut discuté au Parlement à l'époque, et je puis dire que c'est parce que le gouvernement d'alors a reconnu l'erreur commise qu'il était résolu à ne pas la répéter quand l'île du Prince-Edouard est entrée. Je donne comme autorité celui qui avait été au Nouveau-Brunswick le plus violent adversaire de la Confédération, particulièrement sur cette question de la représentation. Je parle du premier représentant en cette Chambre du comté que j'ai l'honneur de représenter, l'honorable T. W. Anglin, qui a occupé pendant quatre ans la dignité d'Orateur que vous remplissez maintenant comme président de la Chambre et dont le fils est membre du plus haut tribunal du pays. Il a été un des plus grands facteurs dans la discussion qui s'est terminée par la décision du Nouveau-Brunswick en faveur de la Confédération, et c'est cette question même de la représentation qui l'a poussé à s'opposer à la Confédération.

Il jouissait d'une grande influence, car il avait à sa disposition le "Freeman", de St-Jean, et il était en outre une autorité reconnue sur ces questions. Mais tout en s'opposant à la Confédération, quand la décision finale fut rendue, il acquiesça vo-

lontiers aux termes de la Constitution, et c'est pour cela qu'il était résolu à les faire observer pour la Colombie-Anglaise comme pour les Provinces maritimes.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

De quatre projets de loi:

Bill n° 65, présenté par M. Beattie, relatif à la McClary Manufacturing Co.

Bill n° 66, présenté par M. Clements, relatif au brevet de la National Wood Distilling Co.

Bill n° 67, présenté par M. Marshall, pour former en corporation la Norfolk and Elgin Railway Co.

Bill n° 68, présenté par M. Henderson, relatif à la Western Central Railway Co.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL REGLANT LA REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. TURGEON: Monsieur l'Orateur, au moment où la séance a été suspendue à six heures, je m'efforçais de démontrer, en réponse à l'honorable député de l'île du Prince-Edouard, qui avait parlé avant moi, que le Parlement du Canada, en 1871, avait enfreint la Constitution en admettant la Colombie-Anglaise dans la Confédération avec une représentation de six membres qui ne pourrait pas être diminuée, mais qui serait susceptible d'augmentation. La chose est peut-être passée inapercue pour beaucoup de personnes, dans cette Chambre et ailleurs, mais il est évident que cette loi était une violation du principe de la représentation basée sur la population et si elle a été votée, c'est sans doute avec l'espoir, justifié par les événements, que cette province, avec son territoire étendu et ses immenses ressources de toute nature, serait certainement en état de maintenir le chiffre de sa représentation, par comparaison avec celle des autres provinces.

Mon honorable ami de l'île du Prince-Edouard me permettra de lui dire que je m'appuie sur l'opinion de personnes autorisées de l'époque, et d'aujourd'hui, pour dire que les six représentants de la Colombie-Anglaise ont siégé dans cette Chambre, depuis l'entrée de cette province dans la Confédération jusqu'au jour où sa population devint assez considérable pour lui donner droit à six représentants, siégeaient inconstitutionnellement et n'avaient pas moralement le droit d'occuper un siège dans cette Chambre.

Si j'avais le temps de faire des recherches, je suis certain que je pourrais citer de hautes autorités constitutionelles à l'appui de cette prétention. Quoi qu'il en soit, toutes mes sympathies sont acquises à l'honorable député de l'île du Prince-Edouard, qui considère comme une injustice que la représentation de sa province soit diminuée, vu qu'elle est entrée dans la Confédération après la Colombie-Anglaise, avec la conviction que le nombre de ses représentants ne serait jamais inférieur à six.

Le texte de la loi admettant l'île du Prince-Edouard dans la Confédération ne laisse aucun doute sur l'intention et l'esprit de la Constitution, puisqu'il est dit que lorsque la population de l'île du Prince-Edouard aura atteint tel chiffre, elle sera admise dans la Confédération, avec une représentation de six députés et qui sera remaniée conformément aux dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Si dans la loi admettant la Colombie-Anglaise, on s'était servi du mot " remaniée " au lieu des mots " pourra être augmentée conformément aux dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord" toute difficulté aurait été évitée au sujet de cette province.

C'est sans doute grâce au débat qui a eu lieu dans cette Chambre, immédiatement après l'entrée de la Colombie-Anglaise dans la Confédération, que le gouvernement, en 1872, s'est donné bien garde de commettre la même erreur. Dans cette circonstance, le principe de la représentation basé sur la représentation a été défendu par les représentants des Provinces maritimes qui étaient, comme je le suis aujourd'hui, disposés à accepter les conséquences et à se conformer aux circonstances, dût la représentation de leurs provinces être augmentée ou diminuée.

J'ai cité l'opinion de mon prédécesseur, l'honorable Timothy Warren Anglin, qui, pendant quinze ans, a représenté le comté que j'ai l'honneur de représenter aujourd'hui. Je pourrais citer également l'opinion de sir Albert Smith, qui était un adversaire déclaré de la Confédération, mais qui appuya vigoureusement la Constitution après l'entrée des Provinces maritimes dans la Confédération; il prit l'attitude que je prends aujourd'hui et déclara que si nous voulons voir régner l'harmonie entre les dif-

férentes provinces et travailler à la prospérité du pays, nous devons maintenir intégralement le principe de la représentation basée sur la population, même si cela doit impliquer des sacrifices de la part de certaines provinces. Dans un pays comme le nôtre, dont le territoire s'étend d'un océan à l'autre, dont la population augmente d'un million par année, et qui comptera bientôt 15 ou 20 millions d'habitants, nous ne pouvons pas espérer que tout le monde sera également satisfait, surtout si l'on songe à la diversité des intérêts dans les différentes parties du pays. La population des Provinces maritimes est prête à faire certains sacrifices pour assurer le bonheur et la prospérité du pays en général.

La prospérité et le bonheur d'un pays ne reposent pas uniquement sur le nombre de ses représentants; il faut aussi le concours et la bonne volonté de tous. Quand je demande, non seulement à mes collègues des Provinces maritimes, mais aux représentants de tout le Canada, de respecter la Constitution, je reste conséquent avec moi-même. C'est l'attitude que j'ai toujours prise sur cette question. Un des premiers actes de ma vie publique, qui s'est accompli dans des circonstances bien difficiles, a été de demander le respect du pacte fédéral. En 1873, un jugement du conseil privé déclara que la minorité catholique du Nouveau-Brunswick n'avait pas droit à des écoles séparées. Bien que jeune à cette époque, j'ai été un des premiers à accepter cette décision et à demander à la minorité catholique du Nouveau-Brunswick de s'y conformer et à chercher un autre moyen d'obtenir justice.

Il y a quelques années, je prenais encore la même attitude, lorsque s'est présentée la question d'augmenter les subventions aux provinces. Si l'honorable chef de l'opposition était présent, je lui rappelerais qu'à cette occasion je lui écrivais pour lui dire que je serais très heureux de voir les provinces recevoir de plus fortes sommes, pour les chemins et l'enseignement; mais je lui faisais observer que cet argent devrait être distribué d'après le chiffre de la population et sous la direction de l'autorité provinciale. Mon chef me fit savoir, dans sa réponse, qu'il partageait ma manière de voir et me demanda ce que je pensais d'une conférence des ministres provinciaux. Je lui répondis que je verrais cette conférence avec plaisir et que j'accepterais toutes ses décisions. Je suis encore aujourd'hui dans les mêmes dispositions. Permettez-moi de dire que je ne suis pas seul de cet avis dans la province du Nouveau-Brunswick. Des hommes qui ont consacré de nombreuses années à étudier les conditions de ce pays, des hommes de grands talents et détachés des partis politiques, pensent comme moi sur cette question, et je manquerais à mon devoir si je ne profitais pas de cette occasion pour exposer ma manière de voir et pour demander au premier ministre, dans l'intérêt de l'île du Prince-Edouard, de retirer la proposition qu'il a faite au comité. Elle ne pourrait, si elle était adoptée et mise à exécution, que provoquer une agitation inutile. J'espère que tous les membres de cette Chambre seront toujours animés d'un esprit de justice. J'espère que tout député qui pourra nous venir de l'Ouest prendra, en entrant dans ce sanctuaire du peuple canadien, la résolution de toujours se montrer juste et généreux envers le pauvre et le faible.

Feu D'Arcy McGee comparait le Canada a un arbre chargé de propager le véritable esprit des institutions britanniques; sa ramure puissante couvre déjà tout le pays et s'étend d'un océan à l'autre, prête à donner sa juste part d'ombre et d'abri à tous les Canadiens. Fort de cet espoir, je demande à mon très honorable ami de retirer la proposition qu'il a faite au comité. Je remercie monsieur l'Orateur et la Chambre de leur bienveillante attention.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Je ne dirai que quelques mots en réplique. Au cours de ses remarques, l'honorable chef de l'opposition ne s'est opposé fortement à aucun des principes que j'ai énoncés en déposant ce projet de loi. Il a traité assez longuement la question des frontières des comtés qui ont été, prétend-il, respectés lors du remaniement de 1903. Je ne vois pas la nécessité d'entrer en ce moment dans les détails de cette question qui sera l'objet des délibérations du comité. Les observations de mon honorable ami se sont bornées à la province de Québec. S'il avait étendu ses remarques à Ontario et à certaines provinces, il aurait trouvé beaucoup d'autres exemples à ajouter à ceux dont il a gratifié la Chambre.

Je me rappelle que dans la province d'Ontario, les frontières municipales ont été méconnues dans le comté de Carleton, dans la ville d'Ottawa, dans le comté de Russell, dans le comté de Frontenac, dans la ville de Kingston et aussi, je crois, dans le comté de

Leeds. Il en a été de même dans le district territorial de Nipissing.

Dans la Nouvelle-Ecosse, le comté de Cap-Breton a été divisé et une partie a été annexée au comté voisin de Victoria.

Mon intention en rappelant ces faits, n'est pas de convaincre la Chambre qu'il ne faut pas tenir grand compte de cette question des frontières de comté. Je veux simplement rappeler qu'en exécutant ce travail de remaniement il faut aussi tenir compte de la nécessité d'égaliser, autant que posible, la population des différentes circonscriptions qui devront être établies.

Le blanc que j'ai laissé dans le bill, au sujet de la représentation de l'île du Prince-Edouard, cause plus ou moins d'ennui à mon honorable ami. Cependant, en discutant cette question, il n'a pas fait même une allusion aux raisons que j'ai données et que je crois dignes d'être prises en considération par la Chambre et le comité. J'ai expliqué que la province de l'île du Prince-Edouard a prétendu et prétend encore, à tort ou à raison, qu'une regrettable erreur a été commise dans la rédaction des conditions auxquelles cette province consentait à entrer dans la Confédération. Il a également passé sous silence cette autre objection que je crois aussi digne d'être prise en considération par la Chambre et le comité—est-il à désirer, ou non, qu'une province quelconque du Canada ait, dans la Chambre des communes, une représentation inférieure en nombre à celle qu'elle possède dans le Sénat?

Il n'a pas tenu compte de ce que j'ai avancé que la population de l'île du Prince-Edouard, étant composée surtout de cultivateurs, aurait droit, si elle se trouvait dans une autre province du Canada, d'exiger quatre autres représentants, au moins. Lui-même et l'honorable représentant de Pictou (M. Macdonald) ont semblé plus ou moins préoccupés d'une prétendue tentative d'ignorer la convention qui a établi sur une certaine base le chiffre de la représentation dans les différentes provinces. Mon honorable ami de Pictou et le très honorable chef de la gauche ont cherché à m'éclaircir sur le droit qu'a le Parlement de s'occuper de la question maintenant à l'étude. Je ne suis pas prêt, en ce moment, à examiner cette question au point de vue juridique, mais il convient peut-être de rappeler, en passant, que si l'on avait appliqué rigoureusement, en 1882, les dispositions de l'article 51 de l'acte constitutionnel, l'île du Prince-Edouard n'aurait pu avoir que cinq députés.

[M. Borden.]

J'ai fait allusion au motif énoncé par mon honorable ami de King (I. P.-E.) (M. Hughes), mais je n'en ai parlé que comme le principe qui a guidé ceux qui ont rédigé et déposé ce bill, et non pas comme d'un motif de droit qui aurait donné raison à ces personnes de conclure, qu'au point de vue strictement constitutionnel, la province aurait dû conserver le même nombre de représentants. Considérant, en premier lieu, l'unité de représentation fixée par le chiffre de la population de la province de Québec et appliquant cette donnée au cas de l'île du Prince-Edouard, on constatera qu'il faut diminuer le chiffre de la représentation de cette province. Lorsqu'on en vient à rechercher un remède à cet état de choses, à cause de la disposition contenue au 4e paragraphe de l'article 51 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, on trouve que la raison alléguée par l'honorable député de King ne nous excuserait pas d'ignorer l'effet que peut avoir la première partie de cet article. S'il était impossible d'invoquer les conditions posées par ce sous-paragraphe, ce dernier deviendrait inutile quant à sa mise en vigueur. Tout cela m'a porté à conseiller, en ce qu'a trait à l'île du Prince-Edouard, qu'on accorde, au moins, à cette province le droit de se faire entendre, et j'ose proposer qu'elle use de son privilège d'être entendue devant ce comité, en dépit des appréhensions exprimées, avec beaucoup d'éloquence et d'ardeur, vraiment, par l'honorable député de Gloucester, Nouveau-Brunswick (M. Turgeon). Je crains fort que mon honorable ami ne s'alarme à tort, parce qu'il n'est venu à l'idée de personne de faire une tentative en vue d'ignorer la convention conclue lors de l'entrée de l'île du Prince-Edouard dans la Confédération. Les questions qu'on a soumise à notre examen sont évidentes par elles-mêmes. Si le très honorable chef de la gauche est tant soit peu inquiet à propos de l'attitude que j'entends suivre à cet égard, j'aimerais à lui dire, s'il était présent, que si l'on s'est éloigné de l'entente conclue entre les provinces qui ont fait la Confédération, en 1867, alors qu'on a établi une certaine base de représentation en ce Parlement, il me semble que mon très honorable ami est le seul homme qui ait opéré cet écart. Lorsque, il y a deux ans, conformément à une résolution que la Chambre avait adoptée, il y avait déjà quelques années, nous avons ajouté un immense territoire à celui que comptait déjà la province de Québec, nous avons

édicté deux dispositions très justes et très équitables pour la province de Québec, d'une part, et pour les Provinces maritimes et pour toutes les autres provinces du Canada, d'autre part.

Le projet de loi que le Parlement adopta alors et que nous avions rédigé stipulait que, si ce territoire additionnel contenait jamais une population dont le chiffre lui permettrait d'envoyer un représentant à la Chambre des communes, il pourrait élire ce représentant. C'était agir en toute justice envers la province de Québec. Dans le but de fixer l'unité qui déterminerait la représentation des Provinces maritimes et celle des autres provinces du Canada, nous avons voulu qu'on ne tînt pas compte du chiffre de la population établi dans ce territoire additionnel. Je le répète, c'était agir en toute justice et à l'endroit de la province de Québec et à celui des Provinces maritimes et des autres provinces du Canada.

Lorsqu'en 1897 mon très honorable ami ajouta 250,000 milles carrés à la province de Québec, il n'avait pas pris cette précaution. Il augmenta d'environ 250,000 milles carrés à l'unité géographique d'où dépend la représentation de toutes les autres provinces du Canada, et si plus tard ce territoire additionnel se trouvait occupé à raison de 1 habitant pour 4 milles de superficie, le résultat serait que l'unité qui détermine la représentation des Provinces maritimes et de la province d'Ontario se trouverait augmentée d'au moins mille habitants. Tous les membres de cette Chambre comprendront que c'est là un changement très important et qui est de nature, si on applique ce principe, aujourd'hui, à changer du tout au tout la représentation de plus d'une province du Canada dans le projet de loi que nous soumettons maintenant. Vu que mon très honorable ami éprouve tant d'inquiétude que nous ne nous écartions le moindrement des conventions arrêtées, lors de la confédération, je me permets de lui faire observer qu'il aurait dû, lorsqu'il a fait ce changement, en 1897, tenir compte des préoccupations qui le tourmentent si vivement aujourd'hui.

Mon honorable ami du comté de Pictou (M. Macdonald) a parlé des moyens grâce auxquels on a pu modifier, dans le passé, l'acte de l'Amérique britannique du Nord, ce qui peut se reproduire encore, moyens parmi lesquels il a mentionné une adresse au gouvernement de Sa Majesté demandant qu'on modifie l'acte de la confédération qui est la charte de la population de ce pays. C'est là un moyen; mais il peut arriver que mon honorable ami de Pictou ignore qu'on en a établi d'autres, à maintes reprises, depuis 1867, et qu'il est arrivé que ce Parlement a adopté certaine législation qui dépassait peut-être les attributions de ce Parlement et qui était toujours accompagnée de la stipulation disant que la loi ne serait pas mise en vigueur avant que le parlement impéral n'eût adopté un statut confirmant les dispositions de la loi canadienne.

L'honorable député de Pictou a également fait certaines observations au sujet des principes qui devraient guider les délibérations de ce comité. J'aimerais dire, en ce qui me concerne, que, bien que j'estime que quelques-uns des principes qu'il a énoncés seraient avantageux, si leur application était possible, je ne crois pas un seul instant que ce comité puisse leur donner un effet pratique; je pense que ces principes ne sont pas appliqués, aujourd'hui, dans la moitié des divisions électorales du Canada. Quand l'honorable député explique non seulement l'importance, mais la nécessité de tenir en relation étroite toute la population d'une division électorale, à tous les points de vue, il doit certainement savoir qu'il est impossible d'obtenir un résultat aussi désirable. Le fait ne peut se produire dans mon propre comté, pas plus que dans le sien, et je pourrais en dire autant d'autres divisions électorales du Canada. Toutefois, là où il est possible d'atteindre ce but, je ne puis trouver à redire à la mise en pratique de ce que mon honorable ami conseille de faire.

Au sujet de certaines observations que m'a adressées mon honorable ami de King (I.P.-E.) (M. J. J. Hughes)—au sujet desquelles je suis, sans le savoir, la cause que l'honorable député ait jugé nécessaire de lire à la Chambre le texte complet d'un très excellent discours qu'il a prononcé, en 1903—je tiens à lui déclarer que je ne désire aucunement représenter sous un faux jour ce qu'il a dit, et que je suis prêt à soumettre son discours et mes observations au jugement des membres de cette Chambre. L'honorable député peut entretenir un avis au sujet de ces observations et il m'est permis d'en entretenir un autre, mais je puis l'assurer que je tiens aussi sincèrement à mon opinion qu'il peut être lui-même attaché à la sienne. Je ne connais aucun argument qu'on n'ait jamais invoqué à l'encontre des réclamations

de l'île du Prince-Edouard qui ne fût compris dans le discours que mon honorable ami (M. J. J. Hughes) a prononcé, en 1903. S'il peut avancer maintenant un seul argument invoqué contre les réclamations de sa province et qu'il n'a pas énoncé dans ce discours, je lui laisserai la parole pour lui permettre de nous faire connaître la nature de ce nouvel argument. Il a formellement déclaré, à mainte reprise, que sa province avait accepté d'elle-même l'état de choses dont elle se plaint maintenant.

M. J. J. HUGHES: Ai-je jamais émis une prétention qui ne fût exacte aux termes de l'acte constitutionnel?

M. BORDEN: J'ai dit que mon honorable ami avait combattu l'argumentation de M. Hackett et j'ai ajouté qu'il l'avait fait d'une façon très nette. L'honorable député lui-même ne niera pas qu'il a combattu l'idée exprimée par son collègue M. Hackett, et il ne trouvera certainement pas à redire contre moi si je lui fais le compliment d'ajouter que son argumentation fut très forte.

M. J. J. HUGHES: Le très honorable premier ministre veut-il laisser entendre que j'ai soutenu un avis contraire à l'interprétation qu'il faut donner à l'acte de l'Amérique britannique du Nord?

M. BORDEN: Mon honorable ami ne s'est pas limité à l'acte de l'Amérique britannique du Nord; il a mis en avant la théorie du plein acquiescement. Il a dit que l'île du Prince-Edouard ne pouvait, aujourd'hui, faire entendre de réclamation, à cause de cet acquiescement, et dans la dernière partie de son discours il a soutenu que l'île du Prince-Edouard ne saurait faire entendre de protestation, aujourd'hui, à cause du laps de temps écoulé depuis cette entente dont j'ai parlé. En outre, il a mis de côté l'opinion qui fut soulevée alors et qu'on énonce encore aujourd'hui, qu'il y avait eu une erreur véritable entre les deux parties contractantes, en 1873, et il a déclaré que l'état de choses qui en avait résulté était simplement dû au manque de prescience de ceux qui représentèrent l'île du Prince-Edouard dans cette circonstance.

Il n'a pas dit qu'il y avait eu erreur, mais plutôt négligence et oubli. Cela étant, je ne vois pas comment j'aurais pu critiquer ses remarques autrement que j'ai fait, si toutefois j'y ai fait quelque allusion. Que mon honorable ami ait vivement pris M. Hackett à partie, c'est ce qu'il ne saurait nier: s'il tient à ce que je retire cette assertion pour admettre que, malgré son désir de prononcer un vigoureux plaidoyer, il n'a réussi qu'à faire une piteuse harangue, j'y consens volontiers.

Le très honorable chef de l'opposition demande que le nombre des membres du comité soit porté de sept à neuf. En 1903, la gauche et la droite se sont contentées d'un comité composé de sept membres. Le nombre des provinces étant maintenant de neuf, on allègue qu'il y aurait lieu d'instituer un comité de neuf membres, qu'en 1903 on avait nommé un comité de sept parce qu'il n'y avait alors que sept provinces. Ceux d'entre nous qui ne se sont pas reportés aux pièces officielles seront sans doute assez surpris d'apprendre que si le nombre des provinces était de sept en 1903, quatre d'entre elles n'étaient pas représentées au sein du comité. L'Ontario y comptait trois membres: MM. Sutherland, Hyman et Haggart; Québec, deux: MM. Fitzpatrick et Monk: les Provinces maritimes, un: moi; les territoires du Nord-Ouest, un: M. Davis. La Colombie-Anglaise, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard n'y avaient aucun représentant. Pour donner à toutes les provinces du Canada des représentants des deux partis, il faudrait instituer un comité composé de dix-huit ou vingt membres, et ce n'est pas cela, je suppose, que l'on veut.

Je suis prêt à étudier le point avec tout le soin possible, mais je pense que le très honorable chef de l'opposition conviendra avec moi, réflexion faite, que pour les objets d'une conférence semblable, il est préférable que le comité ne se compose que d'un nombre assez restreint de personnes. Tel est mon avis, et c'est pour cela que j'ai donné mon assentiment à la proposition que mon très honorable ami faisait en 1903. J'estime cependant qu'il ne faut pas écarter à la légère l'avis formulé par les membres de la gauche, aussi m'abstiendrai-je de donner une réponse définitive ce soir. Au moment de reprendre ma place, je proposerai le renvoi de la suite de la discussion à une prochaine séance; d'ici à jeudi ou vendredi, j'aurai l'occasion de discuter le cas avec le très honourable chef de la gauche et peut-être aussi avec quelques-uns des députés oppositionnistes, et je serai alors en mesure de dire s'il vaut mieux que le comité soit composé de sept ou de neuf membres. A cet égard, je veux faire tout ce qui est raisonnable pour accéder au désir de la gauche.

Ce que je viens de dire est simplement pour faire observer que l'on n'a pas cher-

ché, en 1903, à faire en sorte que les diverses provinces fussent représentées au sein du comité; on voulut simplement que ce comité se composât de quatre ministériels et de trois oppositionnistes, tous hommes capables de traduire, au cours des pourparlers, le sentiment des deux côtés de la Chambre sur des points assez délicats, et de s'efforcer d'effectuer une entente à la faveur de concessions raisonnables. Puisque c'est là ce qu'on voulait en 1903, je ne vois pas en ce moment l'avantage qu'il y aurait à porter de sept à neuf le nombre des membres du comité.

M. MICHAEL CLARK (Red-Deer): Je ne crois pas que l'on demande d'augmenter le nombre des membres du comité dans le but d'obtenir que chacune des provinces y soit représentée par des députés appartenant aux deux partis politiques, ce qui serait absurde; mais le premier ministre ne se rend-il pas compte de la division du pays en quatre parties principales: les Provinces maritimes, l'Ontario, Québec et l'Ouest? Or, à l'avis de certains d'entre nous, il serait vexatoire de traiter l'Ouest autrement que les autres grandes divisions géographiques du pays, si l'on veut être renseigné sur les conditions particulières des diverses localités.

M. BORDEN: Je saisis la pensée de mon honorable ami de Red-Deer, dont chacune des observations est toujours digne de la plus grande attention. Je veux cependant lui rappeler que les deux seules provinces qui existaient alors dans l'Ouest, le Manitoba et la Colombie-Anglaise, ne comptaient pas de représentant parmi les membres du comité. Il est certain que nul député conservateur de la Colombie-Anglaise, du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest ne faisait partie de ce comité.

A vrai dire, on s'aperçut avec le temps que la composition du comité de 1903 était assez singulière. M. Monk et M. Haggart, qui représentaient avec moi la gauche au sein du comité, n'en suivaient peut-être pas les délibérations avec le même soin que moi, puisque M. Haggart se sousciait peu des questions de détail et que M. Monk faisait porter toute son attention sur la province de Québec, à l'égard de laquelle il réussit sans trop de peine, m'a-t-on dit, à s'entendre avec M. Fitzpatrick. Il se trouva donc que, abstraction faite de la province de Québec, je fus seul à m'occuper de toutes les autres provinces du Canada pour le compte de l'opposition.

M. MICHAEL CLARK: J'aime à croire que mon très honorable ami ne cherche pas à se venger.

M. BORDEN: Je n'y songe même pas. Je ne saurais dire que je trouvai la tâche bien agréable, car cette année-là la session dura sept mois et treize jours et ne se termina que le 24 octobre. Force me fut aussi d'accorder beaucoup d'attention à un projet qui avait été déposé au cours de la même session: je veux parler du bill tendant à l'établissement d'un chemin de fer transcontinental national. Entre le bill relatif à la représentation et le projet du Transcontinental national, la session de 1903, je dois le dire, a produit sur moi une impression qui ne s'effacera jamais.

M. EMMERSON: J'aurais une observation à faire. Le premier ministre ne se rend-il pas compte que la situation est aujourd'hui bien différente de ce qu'elle était en 1903, et que le nombre des circonscriptions de l'Ouest dont nous allons avoir à nous occuper n'est pas le même qu'en 1903? Je me borne à faire cette observation, pensant que mon très honorable ami la jugera digne de quelque attention.

M. BORDEN: Je me rends compte de la différence qu'il y a entre la situation présente et celle de 1903 à cet égard aussi bien qu'à d'autres, et l'observation de l'honorable député sera de ma part l'objet d'autant d'attention que possible.

Il ne me reste plus qu'à ajouter un mot de réponse à l'adresse de l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), qui s'est livré à des calculs remarquables sur la majorité qui est aujourd'hui représentée par un certain nombre de membres du Parlement. Les calculs de ce genre, chacun le sait, ne signifient pas grand'chose et on pourrait les multiplier à l'infini en se basant sur un certain nombre de circonscriptions de l'une quelconque des provinces. A vrai dire, mes honorables amis avaient en 1908 plus de quarante voix de majorité à la Chambre après n'avoir, si je ne me trompe, recueilli que la majorité des suffrages populaires. Cela n'a guère d'importance sous notre mode de gouvernement par le peuple, car il arrive parfois que les majorités recueillies par l'un des partis sont très considérables, tandis que celles de l'autre sont fort minces, et il est alors aisé d'obtenir le résultat que je viens de signaler; c'est là chose qu'on ne peut éviter, à moins de recourir au système compliqué de la représentation proportionnelle que

proposent l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) et le représentant d'York-sud (M. Maclean).

Je me souviens d'avoir étudié ce mode de représentation il y a quelques années. Le comte Grey, alors gouverneur général du Canada, s'en était constitué le champion; je crois qu'il le soutient encore aujourd'hui. Je dois dire que notre système de gouvernement par les partis me paraît être gravement incompatible avec la représentation proportionnelle—ainsi que je la faisais observer dans le temps au comte Grey, bien que je fusse de l'opposition—en effet, si la représentation au Parlement était rigoureusement conforme au suffrage populaire, on ne pourrait jamais compter sur une majorité suffisante à la Chambre. D'après mes propres calculs, le suffrage populaire n'aurait donné aux libéraux, avant 1908, qu'une majorité de trois et demi à la Chambre.

M. GRAHAM: Y compris l'Orateur.

M. BORDEN: Oui, et il est à désirer, nécessaire même, que le parti au pouvoir, quel qu'il soit, se trouve en majorité raisonnable et suffisante. Autrement, je ne sais trop comment notre système de gouvernement par les partis pourrait subsister. Quoi qu'il en soit, je ne veux pas m'étendre sur le sujet. Qu'il suffise de dire que si nous sommes près à mettre le projet à l'étude, nous n'entendons pas le mettre en pratique à la présente répartition de la représentation. D'ici au prochain recensement, on aura peut-être fait un peu plus de lumière sur le sujet, sans compter que l'étude qu'on en fera dans l'intervalle pourrait bien amener un revirement d'opinion.

M. EMMERSON: Gardez-vous de ne rien promettre d'avance.

M. BORDEN: En effet. Pour l'instant, je réserve la question du nombre des membres du comité et propose le renvoi de la discussion.

M. TURGEON: Mon très honorable ami paraissant décidé à soumettre l'affaire de l'île du Prince-Edouard au comité, au cas où celui-ci accorderait quatre représentants à la province et infirmerait la décision du conseil privé qui s'est prononcé sur la question, le premier ministre serait-il disposé à donner quatre représentants à la province de l'île du Prince-Edouard?

M. BORDEN: l'honorable député a mal saisi ma pensée. Je n'ai pas soumis au comité de décision du conseil privé, et quant à ce que je ferai, je rappellerai au député de Gloucester que le représentant de Westmoreland vient de m'avertir de ne pas faire de promesses engageant l'avenir.

M. GRAHAM: Quel jour le comité sera-t-il choisi?

M. BORDEN: Jeudi, je proposerai la suite du débat, puis le comité sera aussitôt formé. En attendant, je saisirai l'occasion de conférer avec le chef de l'opposition.

(La motion de M. Borden est adoptée et la suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance.)

EDIFICE PUBLIC DE BRANTFORD.

L'hon. M. FOSTER propose à la Chambre de siéger en comité des subsides.

M. NESBITT: Je voudrais discuter quelques instants les questions que j'ai inscrites l'autre jour au Feuilleton et les réponses à ces questions.

M. l'ORATEUR: A-t-on répondu à ces questions et les a-t-on mises de côté? S'il s'agissait d'anticiper les questions inscrites au Feuilleton, la discussion ne serait pas permise en ce moment.

M. NESBITT: Des réponses ont été données, et c'est de ces réponses que je veux m'occuper.

M. l'ORATEUR: La discussion ne serait pas permise, bien entendu, s'il s'agissait de revenir sur un débat antérieur; autrement, elle pourrait avoir lieu. Le règlement veut que les réponses des ministres soient données au mieux de leur discrétion et qu'elles soient acceptées telles qu'elles sont.

M. NESBITT: Les réponses sont absolument claires, mais je désire les commenter. Voici les questions et les réponses:

1. Quelle pierre a été spécifiée par l'architecte comme devant être employée à la construction de l'édifice public de Brantford?
2. Est-ce que ce devait être de la pierre du Canada?
3. Quel en était le prix estimatif?
4. De qui l'a-t-on acheté?
5. A quel endroit l'a-t-on achetée?
6. Quel était l'entrepreneur du taillage de la pierre?
7. Où était son domicile lorsque le marché a été passé?

M. Rogers:

1. La pierre de Georgetown (Ont.) a été spécifiée.
2. Oui.
3. Il n'y a pas eu d'estimation détaillée concernant la pierre.
4. La pierre employée a été du grès de Berea (Ohio), vu que le prix mentionné par

l'entrepreneur dans sa soumission était beaucoup plus élevé que le prix de la pierre de Georgetown, et que cette soumission a été acceptée.

5. A Berea (Ohio).

6 et 7. Le taillage de la pierre était compris dans les travaux adjugés à P. H. Secord et files, de Brantford.

On serait presque tenté de se demander si les violentes protestations d'attachement au commerce impérial et de zèle à favoriser les produits domestiques que font entendre les membres de la droite n'ont pas uniquement pour objet de tromper le public. A la dernière élection, d'une extrémité à l'autre du pays, nos amis de la droite déclaraient du haut des toits que nous devions faire commerce dans les limites de l'empire et accorder la préférence aux produits domestiques. Cela s'appliquait même à la conduite des particuliers dans la gestion de leurs affaires. Or, nous constatons que le Gouvernement déclara tout d'abord dans le cahier des charges d'un édifice public qu'on déclara se servir de la pierre du Canada, puis va acheter à l'étranger—et de qui? Des américains, de la nation même à laquelle nous serions annexés si les particuliers achetaient d'elle, de la nation dont nous deviendrions une dépendance, si nous faisions seulement affaires avec elle!

Il semble presque impossible de croire que nos amis de la droite s'abaisseraient au point qu'ils le disent en devenant les clients de gens comme les Américains. Surtout, où croyez-vous que cet édifice se construisait? Dans la circonscription du représentant de Brantford (M. Cockshutt), le grand apôtre de la doctrine de la préférence aux produits du Canada. Et dire que la terre n'a tremblé que l'autre jour!

M. EMMERSON: Il prêche l'évangile de l'impérialisme.

M. NESBITT: Allons donc! il en est le précurseur. Mais il y a plus encore. Je tiens d'une personne digne de confiance, qui a visité les travaux, que le contremaître du taillage de la pierre—employé contrairement aux dispositions de la loi concernant la main-d'œuvre étrangère—était un Américain et que quelques-uns des autres ouvriers étaient des Américains. A Brantford, pensez-y!

C'est là le côté comique de l'affaire qui a aussi un côté grave. La réponse à la question n° 4 porte que la pierre employée a été du grès de Berea (Ohio), vu que le prix mentionné par l'entrepreneur dans sa soumission était beaucoup plus élevé que le prix de la pierre de Georgetown, et que cette soumission a été acceptée. Monsieur l'Orateur, il est dans tout le Canada une règle du commerce, règle inflexible, qui veut que lorsque des soumissions sont demandées d'après un cahier des charges qui est ensuite altéré, tous les soumissionnaires puissent changer leurs offres ou en faire de nouvelles d'après un nouveau cahier des charges. Dans ce cas-ci, la pierre spécifiée était la pierre de Georgetown (Ont.), qui coûtait plus cher. Or, quelques soumissionnaires se sont plaints que quelqu'un a été dans la manche du Gouvernement et a été le plus bas soumissionnaire vu qu'on lui a permis de substituer la pierre de l'Ohio à la pierre de Georgetown. Le premier aspect de la question dont j'ai parlé peut simplement servir à prouver à la population canadienne que les vigoureuses protestations de membres de la droite n'avaient pour objet que de tromper le public, s'il m'est permis de le dire. Mais cette question est grave.

Dans la vie privée, nul homme honnête, nulle corporation honorable ne permettrait d'altérer le cahier des charges pour un soumissionnaire sans en faire autant pour tous les soumissionnaires.

Quant à la taille de la pierre, on pouvait assurément trouver au Canada un contremaître en état de surveiller ce travail. En sommes-nous rendus à ce point que nous, Canadiens, nous ne puissions pas non seulement construire des cuirassés d'escadre, mais que nous ne puissions même pas tailler la pierre? Je rapporte simplement à la Chambre les réponses telles qu'elles m'ont été données. J'ai posé ces questions uniquement pour découvrir si le bruit qui courait dans notre partie du pays était vrai, à savoir que les faits rapportés par le département n'étaient pas véritables.

L'hon. ROBERT ROGERS (ministre des Travaux publics): Le représentant d'Oxford (M. Nesbitt) a lui-même avoué qu'il a voulu être drôle, et je suis certain qu'il a réussi à cet égard, sinon sous d'autres rapports. Mais il a dit que la question avait un côté grave qu'il a signalé à la Chambre, et c'est de ce côté grave que je désire dire un mot ou deux. Il affirme que quelqu'un a dû être dans la manche du Gouvernement et que cela explique l'état de choses dont il se plaint. Personne, que je sache, n'a été dans la manche du Gouvernement quant à l'adjudication des entreprises concernant le département des Travaux publics. Quant à l'adjudication de l'entreprise de la cons-

truction d'un bureau de poste dans la ville de Brantford, je dois dire qu'elle a eu d'après les avantages qu'offraient les soumissions envoyées conformément aux stipulations du cahier des charges et aux conditions attachées à leur acceptation. Le fait est que nous avons reçu deux ou trois soumissions pour ces travaux. La compagnie Secord a soumissionné conformément au cahier des charges, demandant $273,108, si elle se servait de la pierre de Georgetown et $259,980, si elle se servait de la pierre du Nouveau-Brunswick. La compagnie Schultz frères, à responsabilité limitée, a soumissionné conformément au cahier des charges, demandant $273,908, si elle se servait de la pierre de Georgetown et $249,718, si elle se servait de la pierre du Nouveau-Brunswick. Le cahier des charges a été appliqué à la lettre. Il contenait l'article suivant au sujet de la pierre:

La pierre de revêtement (sauf le granit) sur les façades depuis le sommet du rang inférieur jusqu'au sommet du faîte, la pierre de la tour, de l'appentis, des seuils de toutes les fenêtres, des linteaux de toutes les fenêtres et portes, des chaperons, et des liens, devra être de la pierre Logan approuvée, tirée de Georgetown (Ont.) ou une autre pierre approuvée d'égale qualité à l'entière satisfaction de l'architecte.

Voilà les faits de l'affaire. Lorsque les soumissions ont été reçues, il est vrai que la compagnie Secord demanda $244,000 en laissant entendre qu'elle se servirait du grès américain de Berea, pierre qui a beaucoup été employée au Canada. C'est avec cette pierre qu'ont été construit le bureau de poste et l'édifice de la banque de Montréal, dans la ville d'Ottawa. Lorsqu'il s'est agi d'accepter la pierre de Georgetown ou celle de Berea, j'ai aussitôt dit au sous-ministre de mon département que nous devions, si nous le pouvions, nous servir de la pierre canadienne. Mais, après étude de la question, il a été prouvé qu'il y avait une différence de $28,000 dans le coût de cette pierre. La question a été soumise à l'architecte en chef qui devait la trancher, et il a déclaré qu'à son avis la pierre de Berea était tout aussi bonne, sinon meilleure que la pierre de Georgetown. Voilà l'unique raison pour laquelle nous avons accepté la pierre de Berea pour la construction de l'édifice de Brantford, de préférence à la pierre spécifiée en premier lieu et désignée comme pierre de Georgetown.

Je raconte simplement les faits, afin que l'honorable député d'Oxford-nord comprenne bien les conditions du contrat et des soumissions relativement à la construction du bureau de poste de Brantford. Je dis que l'entreprise a été accordée conformément au rapport de l'architecte en chef du département des Travaux publics. Cet architecte est bien connu, je crois, de tous les honorables membres de cette Chambre; et je suis certain que pas un honorable député voudrait prétendre que j'aurais dû payer $28,000 de plus pour avoir de la pierre de Georgetown, lorsque l'architecte disait que la pierre de sable de Berea est réellement meilleure que celle de Georgetown et qu'on pouvait l'obtenir pour $28,000 de moins.

M. W. M. GERMAN (Welland): Je m'accorde pleinement avec l'honorable ministre des Travaux publics, car je sais par mon expérience, et elle est considérable, qu'aucun soumissionnaire n'obtient, soit du département des Travaux publics ou du département des Chemins de fer et des Canaux aucun renseignement qu'il n'a pas droit d'avoir au sujet des soumissions ou contrats; et je suis aussi entièrement de l'avis de l'honorable ministre lorsqu'il dit que l'architecte en chef du département des Travaux publics est l'un des meilleurs fonctionnaires qu'il y ait dans l'administration. Je le connais depuis un grand nombre d'années, je ne critique pas particulièrement la permission qu'il a donnée d'employer de la pierre des Etats-Unis dans ces travaux, mais je dis que le Gouvernement ne devrait jamais employer de pierre des Etats-Unis. Le département n'aurait pas dû spécifier la pierre de Georgetown. Nous avons dans les environs de Niagara des carrières de pierre de construction, les carrières de Queenstown, de Beamsville et de Thorold qui donnent la plus belle pierre que l'on puisse trouver en Canada ou dans aucun autre pays. On a employé cette pierre dans les constructions les plus solides qui aient été exécutées au Canada, et on peut se la procurer à meilleur marché, je crois, que la pierre de Georgetown, et à tout aussi bas prix que la pierre de sable de l'Ohio. Le Gouvernement a spécifié la pierre de Georgetown, et à cause de cela ceux qui exploitaient les carrières de Queenstown, de Beamsville et de Thorold n'ont pas voulu envoyer de soumission, bien qu'ils eussent pu fournir cette pierre à un prix aussi bas que l'entrepreneur a payé pour celle des Etats-Unis.

C'est ce point que je désire particulièrement affirmer, à savoir que le Gouvernement ne devrait spécifier aucun genre de pierre en particulier, mais se contenter

d'exiger que la pierre soit d'assez bonne qualité pour être acceptée par l'architecte en chef du département, qu'on la prenne à Georgetown, à Beamsville ou à Queenstown.

Au sujet des tailleurs de pierre, je dirai que nous avons dans les environs de Niagara les meilleurs tailleurs de pierre du monde. Je ferai remarquer au ministre des Travaux publics et aux autres ministres, que lorsqu'ils auront besoin de tailleurs de pierre ils n'auront qu'à venir dans le comté de Welland où ils trouveront les meilleurs tailleurs de pierre du monde entier. Ou bien encore ils pourront aller dans le comté de Lincoln. Je vois sourire mon honorable ami, le député de Lincoln (M. Lancaster). Il a des tailleurs de pierre dans son comté, et je suis surpris qu'il n'ait pas protesté.

M. ROGERS: Je voudrais faire remarquer à mon honorable ami que l'entreprise a été accordée à MM. Secord et Fils. Ces entrepreneurs avaient plein droit d'employer les ouvriers qu'ils voulaient, pourvu qu'ils ne violassent pas la loi sur la main-d'œuvre étrangère.

M. GERMAN: On a dit que le Gouvernement avait permis d'ignorer cette loi afin de laisser employer ces tailleurs de pierre, mais est-ce que le ministre ne sait pas aussi bien que moi qu'il est absolument impossible à un citoyen du Canada d'obtenir aucune entreprise de ce genre aux Etats-Unis. On l'écarterait tout simplement, et je crois qu'il est temps que nous empêchions les citoyens des Etats-Unis d'entrer au Canada leur pierre et leurs tailleurs de pierre pour construire nos édifices publics. Nous sommes tout aussi capables de faire ce travail que les Américains. On dira peut-être que je veux faire de la politique et que je parle pour la galerie, mais cette pensée est loin de moi. Je suis convaincu que les entrepreneurs canadiens sont capables de construire nos édifices publics aussi bien et à aussi bon marché que la chose est possible, et pour ma part, je maintiens qu'il faut veiller à protéger notre industrie nationale, et dans le cas qui nous occupe nous aurions dû employer notre propre pierre et nos propres tailleurs de pierre, même si l'entreprise eut coûté un peu plus cher. Je répète que je ne crois pas qu'il soit possible à aucun entrepreneur d'être renseigné secrètement au sujet des conditions d'un contrat, et que personne ne l'a été.

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford): Je crois connaître quelque chose dans cette question, et je veux dire à mon honorable ami qu'il se trompe entièrement d'adresse en voulant trouver le département des Travaux publics en faute à propos de la construction de l'édifice public à Brantford. Si le pays avait reçu seulement dans les contrats accordés par l'ancien Gouvernement le quart de la valeur de ce que nous reçevons dans l'entreprise actuelle, il pourrait avoir raison de critiquer. Il a montré une ignorance lamentable des faits. Le ministre des Travaux publics les exposa très clairement. Tout d'abord le cahier des charges spécifiait la pierre de Georgetown ou autre pierre d'égale qualité. Quels sont les faits au sujet de la pierre de Georgetown? Le ministre a démontré que si l'on avait employé cette pierre au lieu de celle qui a été choisie, l'édifice aurait coûté $28,000 de plus. Une autre objection, c'est que les carrières de Georgetown ne pouvaient pas fournir toute la pierre nécessaire pour cet édifice, même si nous avions pris toute la production pendant deux ans.

M. E. M. MACDONALD: Pourquoi spécifier alors cette pierre si vous ne pouviez en avoir assez?

M. COCKSHUTT: Lorsque le cahier des charges a été préparé on ne savait pas que l'on ne pouvait point obtenir suffisamment de pierre de Georgetown. On croyait que la carrière était très considérable et que l'on pouvait obtenir autant de pierre que l'on voudrait; mais lorsque le soumissionnaire a examiné la carrière, il a découvert qu'il ne pourrait pas y trouver suffisamment de pierre pour achever l'édifice, même en prenant toute la pierre que la carrière pouvait fournir pendant deux ans.

M. NESBITT: Mon honorable ami a dit que le cahier des charges spécifiait la pierre de Georgetown ou une autre pierre d'égale qualité. Je me basais sur la réponse que j'ai reçue du département qui ne mentionnait que la pierre de Georgetown sans rien dire à propos d'autres pierres d'égale qualité.

M. COCKSHUTT: Je parle d'après les pièces.

M. NESBITT: Quelles pièces?

M. COCKSHUTT: Le cahier des charges tel qu'il a été rédigé en premier lieu.

M. E. M. MACDONALD: Alors la réponse n'est pas correcte.

M. COCKSHUTT: Ce sont les faits. Le cahier dit: Pierre de Georgetown ou autre pierre d'égale qualité.

Puis on a découvert que la pierre de Georgetown coûterait $28,000 de plus. Je me suis efforcé de faire accepter la pierre canadienne, mais l'honorable ministre des Travaux publics, qui doit rendre compte au public de l'emploi de l'argent qu'on lui vote, a été d'avis que c'était trop de payer $28,000 de plus pour la pierre canadienne. Il y avait trois ou quatre soumissionnaires, et je puis dire à mon honorable ami d'Oxford-nord (M. Nesbitt) que le contrat peut subir le feu de toute enquête qu'il voudra faire. Ses insinuations ne méritent pas qu'on s'en occupe. L'entreprise a été accordée au plus bas soumissionnaire, un homme qui exécute son contrat d'une façon honnête et qui fait du bon ouvrage. Mon honorable ami a voulu cajoler les ouvriers et il a nommé le contremaître. Je ne pourrais pas dire quelle est la nationalité du contremaître des tailleurs de pierre, mais je puis affirmer que 95 p. 100 des tailleurs de pierre employés à la construction du bureau de poste de Brantford sont des sujets britanniques.

M. NESBITT: Je n'ai pas dit qu'ils ne l'étaient pas.

M. COCKSHUTT: Mon honorable ami en nomme un parmi les ouvriers employés à la construction de cet édifice. Je crois que si les Américains obtiennent une entreprise ils ont le droit d'y travailler. J'ai visité les travaux presque tous les jours, et je puis assurer mon honorable ami que 95 p. 100 des tailleurs de pierre employés à la construction du bureau de poste étaient Canadiens ou sujets britanniques. L'entrepreneur, M. Secord, fait le meilleur ouvrage que l'on ait vu à Brantford, et il donne pleine valeur à l'Etat. Du commencement à la fin tout a très bien marché. Le terrain qui a été acheté de la ville de Brantford vaut aujourd'hui deux fois le prix qu'on a payé. Je ne veux pas dire que la ville voulait se montrer plus généreuse, mais elle a cédé au Gouvernement le terrain pour le bureau de poste à des conditions avantageuses pour le public.

Les travaux avancent rapidement et l'édifice sera terminé bien plus vite que si l'on avait choisi de la pierre canadienne. J'ai soumis au ministre divers échantillons de pierre canadienne, mais le prix était beaucoup plus élevé que celui de la pierre qui a été choisie, et dans certains cas il aurait fallu faire venir la pierre de milliers de milles de distance.

Il est malheureux que dans un rayon de 100 milles de Brantford on ne puisse pas trouver de pierre de première qualité en quantité considérable, et je le regrette pour le comté que mon honorable ami de Welland a mentionné. S'il y a de la bonne pierre dans son comté qu'il nous donne le nom d'un édifice de première classe dans la construction duquel on l'a employée. Je n'en connais pas, et j'ai visité plusieurs édifices publics afin de m'aider à découvrir quelle était la meilleure pierre.

A mon avis, le ministère mérite des éloges pour avoir épargné au pays une dépense de $28,000 grâce à l'emploi de cette sorte de pierre. L'architecte en chef a déclaré que cette pierre était de la meilleure qualité, et c'est ce qui me faire dire que la critique de l'honorable représentant d'Oxford-nord est entièrement hors de propos. Toute l'entreprise est aussi franche et exempte de tricherie qu'aucune de celles adjugées par un gouvernement quelconque, et si on a quelque soupçon à cet égard, je suis bien prêt à ce qu'on fasse l'enquête la plus complète au sujet de toute l'affaire.

M. E. M. MACDONALD: Il est assez intéressant de voir mon honorable ami prétendre mordicus que les Etats-Unis sont en mesure de fournir de la meilleure pierre que le Canada en vue de la construction de nos édifices publics, et aussi à meilleur compte. Si mon honorable ami a voulu prouver quelque chose au cours des observations qu'il vient de faire, c'est apparemment cela. Cela veut dire que lorsque le ministre des Travaux publics a fait appel de soumissions pour ces travaux, il ignorait apparemment qu'il se trouvait dans le pays d'autres carrières que celle de Georgetown. Sur tous les points du Dominion, il se trouve des carrières dont on extrait de la pierre de la plus belle qualité, de la pierre comme celle dont les grandes banques et les grands établissements de commerce sont construits dans les grandes villes du Canada. Pourquoi le ministre des Travaux publics a-t-il exigé dans le cas particulier de ce bâtiment que l'on soummissionnât la fourniture d'une pierre qu'il savait ne pouvoir plus être obtenue de cette carrière? (*Protestations*). C'est bien ce qu'a affirmé l'honorable député de Brantford.

M. COCKSHUTT: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. ROGERS: L'honorable député de Brantford n'a rien dit de tel.

M. MACDONALD: Qu'est-ce donc que l'honorable député de Brantford a dit?

M. COCKSHUTT: Je vais le dire à l'honorable député.

M. MACDONALD: Ma discussion est avec l'honorable ministre des Travaux publics:

Qu'est-ce que l'honorable député de Brantford a affirmé?

M. ROGERS: L'honorable député de Brantford a déclaré qu'il n'était pas possible d'extraire la pierre aussi rapidement que l'exigeaient les besoins de la construction du bâtiment à Brantford.

M. MACDONALD: Le ministre des Travaux publics ou quelque autre fonctionnaire de son département, savait-il, lorsqu'il en a fait une condition du marché, qu'on ne pourrait se procurer de la pierre de Georgetown?

M. ROGERS:- Evidemment, non.

M. MACDONALD: Alors il est admis que lorsque le ministre des Travaux publics spécifiait et prescrivait, comme la seule et unique sorte de pierre dont l'emploi serait permis dans la construction de ce bâtiment, le produit d'une certaine carrière, on ne s'était nullement enquis s'il serait possible de s'y procurer ou non cette pierre. L'honorable député de Brantford nous affirme que cette pierre dont l'usage était seul permis aux termes du contrat était à provenance d'une carrière où on ne pouvait compter l'obtenir dans un délai de moins de deux ans.

M. COCKSHUTT: L'honorable député sûrement ne veut pas dénaturer le sens de mes paroles.

M. MACDONALD: Non.

M. COCKSHUTT: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que les soumissions demandaient de la pierre de Georgetown, ou autre pierre de semblable qualité. Pourquoi l'honorable député omet-il la dernière partie de ma déclaration?

M. MACDONALD: Pour l'excellente raison que l'honorable député de Brantford n'est pas le ministre des Travaux publics dans le cabinet, et que tout député désireux de savoir quels matériaux furent prescrits et approuvés pour ce travaux ne s'adresse pas à l'honorable député de Brantford, mais au ministre des Travaux publics directement; et celui-ci, en réponse à la question posée par l'honorable représentant d'Oxford (M. Nesbitt), qui voulait savoir quelle sorte de pierre avait été indiquée au cahier des charges, répondit que c'était la pierre de la carrière de Georgetown. Quelle importance cela peut-il avoir que l'honorable député de Brantford, en vue de se tirer lui-même et de tirer ses amis d'un mauvais pas, nous déclare que cette affirmation du ministre des Travaux publics est entièrement inexacte? On notifia aux entrepreneurs qu'ils ne pourraient faire usage dans la construction de ce batiment que de pierre de Georgetown. Le ministre des Travaux publics nous a dit que la pierre dont il avait spécifié l'usage était la pierre de Georgtown, et lorsqu'il s'aperçut que cette pierre dont l'emploi avait été spécifié s'obtenait d'une carrière où on ne pourrait s'en procurer avant deux ans, quel parti prit-il? Ces messieurs qui ne voulaient ni troc ni commerce avec les Yankees s'écrièrent: Impossible de se procurer de la pierre au Canada; la pierre du Canada ne vaut rien, à l'exception de la pierre à provenance de cette carrière de Georgetown, où il sera impossible de nous en procurer d'ici deux ans. Nous ne nous fatiguerons pas à parcourir le pays en vue de nous assurer s'il est possible ou non de nous procurer de la pierre au Canada; nous utiliserons à la place du grès de l'Ohio; c'est le meilleur, il est supérieur à toutes nos pierres canadiennes, et, au surplus, il coûte moins. Nous membres de la gauche nous sommes tous d'assez bons Canadiens pour dire au ministre des Travaux publics: Si vous aviez utilisé la pierre de quelque autre carrière canadienne, en supposant même qu'elle coûtât un peu plus cher que le grès de l'Ohio, nous ne nous en serions pas plaints. Nous aurions reconnu au ministre le mérite de s'être rendu compte que le Canada a des industries naturelles qui doivent être encouragées. Il n'était pas nécessaire, même dans le cas d'un bâtiment public appartenant au Canada, de proclamer à l'étranger et d'annoncer à ceux qui s'occupent de la construction de bâtiments publics au Canada: Si vous êtes dans le cas de contruire un bâtiment pour le compte du gouvernement canadien, n'achetez pas de la pierre canadienne dans ce but.

M. BURNHAM: Parlez-nous de l'abolition des droits sur les denrées alimentaires.

M. MACDONALD: Mon honorable ami le réveille-matin se fait entendre de nouveau. Cependant, il a été établi irréfutablement pour le bénéfice de la Chambre et du pays, que, de l'avis du présent Gouvernement, la pierre canadienne ne vaut rien quand on peut se procurer de la pierre des Etats-Unis pour les bâtiments publics.

M. HENDERSON: Je tiens à dire que Georgetown est situé dans le comté que je représente. Je connais la carrière en question. La pierre de Georgetown est assurément en très grande demande, et je ne suis pas surpris d'apprendre que cet entrepreneur ne pouvait se procurer une quantité suffisante de pierre à provenance de cette carrière à temps pour finir son entreprise

dans les délais fixés, par suite de la forte demande pour cette pierre de Georgetown. Je ne crains pas d'affirmer qu'il ne se trouve pas de meilleure qualité de pierre de taille dans la province d'Ontario que celle extraite de la carrière de Georgetown.

M. MACDONALD: Elle est de meilleure qualité que la pierre américaine?

M. HENDERSON: Elle peut lui être très supérieure; malheureusement, M. Logan, qui est désigné comme le propriétaire de la carrière, n'était pas en mesure de fournir la pierre en quantité suffisante au moment où on en avait besoin. Cela ne veut absolument rien dire à l'encontre de la qualité de la pierre, ni même à l'encontre de sa quantité. Il se trouve toute une montagne de cette pierre à l'endroit même où est sise cette carrière. Si l'honorable député de Pictou voulait ériger un bâtiment considérable à quelque distance de cette carrière, je suis persuadé que la pierre pourrait être obtenue en abondance, pourvu qu'un délai suffisant fût accordé pour son extraction.

M. MACDONALD: Pourquoi vous a-t-il fallu la faire venir des Etats-Unis?

M. HENDERSON: J'exhorte l'honorable député à prendre patience. Je pense qu'on lui a pleinement expliqué la chose. On n'avait que peu de temps pour extraire cette pierre. Je n'ai jamais entendu parler de cette affaire avant aujourd'hui, mais il paraîtrait que la carrière de Georgetown n'était pas en mesure de fournir la quantité de pierre requise dans les délais fixés au contrat. Il n'est pas établi que la carrière de Georgetown n'aurait pas pu fournir la pierre, si un délai suffisant avait été accordé, ou si on le lui avait notifié en temps opportun. Je vois sourire l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee). Le bureau de poste de sa ville est construit avec de la pierre extraite de la carrière de Georgetown.

Ce bureau de poste fut construit par le ministère qu'il appuyait, et je suis bien persuadé qu'il n'y trouve pas à redire et qu'il ne songe pas à critiquer la qualité de la pierre extraite de cette carrière.

M. A. K. MACLEAN: Nous ne disons pas que la pierre n'est pas bonne.

M. HENDERSON: L'honorable député de Pictou a tenté de dénigrer la qualité de cette pierre. L'honorable député ne connaît pas cette carrière Elle est constamment en exploitation, et n'était l'incessante demande pour cette pierre de Georgetown, je suis persuadé que l'édifice de Brantford aurait été construit de pierre de Georgetown. L'honorable député doit faire entrer toutes ces considérations en ligne de compte. La carrière de Georgetown n'est pas une petite affaire. Ce n'est pas du calcaire qu'on en extrait; c'est de la pierre de taille de la meilleure qualité. Ce n'est pas du calcaire comme celui qu'on extrait dans le comté de Welland. C'est une très belle qualité de pierre, et comme preuve, laissez-moi dire qu'un bâtiment a été construit dans mon comté l'année dernière, et la pierre de taille requise pour ce bâtiment fut extraite de la carrière de Georgetown. Tous approuvèrent la chose. On fut unanime à proclamer que c'était là une qualité de pierre très supérieure.

M. MACDONALD: Pourquoi ne s'en est-on pas servi pour le bâtiment de Brantford?

M. HENDERSON: Combien de fois l'honorable député désire-t-il qu'on l'instruise à cet égard.

J'ai dit que ceux-là qui exploitent cette carrière auraient pu, avec un avis donné quelque peu à l'avance, fournir toute la pierre qu'il fallait; mais, à cause du nombre formidable des commandes qui leur sont faites, ils n'ont pu sortir cette pierre à temps. L'honorable député ferait bien de se rendre à Georgetown, et de voir de ses yeux la quantité énorme de pierre qui part de là, et nous aurons ensuite moins souvent l'occasion de l'entendre se plaindre Il m'a été impossible de rester tranquille à mon siège et d'entendre l'honorable député parler de cette façon d'une carrière . . .

M. BRODER: Que vous représentez

M. HENDERSON: Non, mais du comté que je représente.

M. MACDONALD: C'est le député de Brantford qui a fait sur la qualité de cette pierre des réflexions injurieuses, et non pas moi.

M. HENDERSON: J'ai écouté l'honorable député de Brantford, et je ne lui ai pas entendu faire de réflexions injurieuses sur la qualité de la pierre de Georgetown. Quelqu'un a dit que la pierre américaine avait coûté moins cher, et je n'émets aucun doute là-dessus, puisque je ne connais absolument rien de toute cette affaire; mais ce que je sais, c'est que, si la pierre de Georgetown ne valait pas mieux que la pierre américaine, on ne la rechercherait pas avec autant d'ardeur. Il faut prendre en considération la supériorité de cette pierre de Georgetown pour s'expliquer l'affluence des commandes. Je n'ai pas été chargé par M.

Logan de louer la qualité de cette pierre. Je sais que c'est une carrière difficile à travailler, mais je sais aussi que l'on en tire une énorme quantité de pierre, et que cette pierre est de qualité fort supérieure.

Quelques DEPUTES: Très bien!

M. HENDERSON: Je ne crois pas me tromper en disant que la pierre de Georgetown est de qualité supérieure, et l'honorable député de Pictou aurait mieux fait de ne pas la critiquer.

M. MACDONALD: Ce que j'ai dit, c'est qu'elle valait mieux que la pierre américaine.

M. HENDERSON: Le député de Brantford nous a dit que 95 p. 100 de ceux qui travaillent à cette construction sont des Canadiens, et je ne doute point que, comme à l'ordinaire, il n'ait parfaitement raison.

M. GRAHAM: Vous voulez dire qu'en cela il montre autant d'exactitude que dans toute autre assertion qu'il fait.

M. HENDERSON: Non, je dis que dans cette assertion il est tout aussi exact que dans toute assertion qu'il fait d'ordinaire devant cette Chambre. Des membres de la gauche ayant critiqué la pierre de Georgetown, j'espère les avoir convaincus que c'est une pierre de qualité fort supérieure.

M. PARDEE: L'honorable député de Halton (M. Henderson) semble craindre que nous ne pensions pas de la pierre de Georgetown qu'elle est excellente; mais il n'a pas besoin de s'alarmer à ce sujet. Je lui dirai, en effet, que le bureau de poste de Sarnia a été bâti avec de la pierre de Georgetown, et, de même qu'il a invité des membres de cette Chambre à aller voir cette pierre à son état naturel, à mon tour je les invite à la venir voir dans son état dernier au bureau de poste de Sarnia. Un fait remarquable dans tout ceci, c'est que l'on savait, ou l'on aurait dû savoir, au moment où les conditions de l'entreprise se rédigeaient, qu'il serait impossible d'obtenir de la pierre de Georgetown avant deux ans. Mon honorable ami de Halton (M. Henderson) assure que le gérant de la carrière lui a dit cela.

M. HENDERSON: Je n'ai jamais rien dit de la sorte.

M. PARDEE: C'est du moins ce que l'on a compris.

M. HENDERSON: Je ne sais pas comment on a pu ainsi interpréter mes paroles.

M. PARDEE: L'honorable député de Brantford a déclaré que de la pierre ne pouvait être obtenue à Georgetown avant deux ans.

M. HENDERSON: Je crois que c'est l'honorable député de Pictou qui a dit cela.

M. MACDONALD: Je n'ai jamais rien dit de la sorte.

M. PARDEE: A tout événement, la chose a été dite, et il n'est pas nié qu'il ne se trouve assez de pierre à Georgetown pour une exécution de l'entreprise qui réponde aux conditions du marché. Mais lorsque le Gouvernement s'est aperçu qu'il lui serait impossible de tirer de Georgetown la pierre qu'il lui fallait, rien au monde ne l'empêchait de demander des soumissions à quelque autre exploitant de carrières du pays. Au lieu de cela, on se hâte d'aller la chercher aux Etats-Unis. Sans doute que l'on avait dû avertir l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) de l'impossibilité qu'il y avait d'obtenir à Georgetown avant deux ans la pierre requise pour un édifice public dans son comté, mais que cette pierre, on allait se la procurer en la demandant à ces affreux Yankees. Et vous pouvez vous figurer l'horreur qu'a dû éprouver l'honorable député en pensant qu'il allait falloir s'adresser à ceux-ci. C'est bien dommage, a-t-il dû ajouter, mais avant tout, il faut que je plaise à mes commettants; je veux me montrer bon garçon, et, puisque cette carrière nous fait défaut, ne vous mettez pas en peine des autres carrières du pays: Achetez aux Américains.

Et c'est là toute l'histoire. Mon honorable ami de Halton affirme que l'on peut se procurer de la pierre gros comme une montagne à Georgetown, mais qu'il a été impossible d'en obtenir pour cette maison que le pays fait bâtir. C'est comme qui dirait: de l'eau, de l'eau tout alentour, et pas une goutte à boire. Il y avait là une montagne de pierre, mais le Gouvernement n'a pu se la procurer, et de là est venu que l'administration, présumant que la carrière de Georgetown ne pouvait fournir la pierre requise, cette même administration qui, il y a deux ans, criait du haut des toits de ne rien faire avec les Yankees, a décidé de ne pas donner à d'autres maisons canadiennes une chance de soumissionner l'entreprise, mais de l'offrir à des gens de l'Ohio, se consolant par la pensée qu'elle aurait cette pierre à plus bas prix qu'au Canada. Je me demande ce que l'on dirait d'une application de ce principe à l'achat de nos charrues. J'hé-

site à croire que mon honorable ami laisserait passer la chose aussi aisément. On peut bien, dirait-il, acheter de la pierre aux Yankees, mais non pas des charrues, s'il vous plaît. Toute l'histoire se résume à ceci, que l'honorable député de Brantford, s'apercevant qu'il ne pourrait obtenir au Canada la pierre qu'il lui fallait pour ériger promptement l'édifice auquel il tient, a oublié les doctrines qu'il prêchait au mois de septembre 1911, et il s'est dit: Je vais m'écarter d'un principe que j'avais moi-même posé, et je ferai avec les Américains cette petite opération, destinée, du moment qu'elle seconde mes desseins, à me servir, moi, le député de Brantford.

M. EMMERSON: Le débat auquel nous venons d'assister jette un jour tout nouveau sur ce qui s'est passé dans cette Chambre en 1903 et en 1904 lors de la discussion des projets de loi relatifs au Transcontinental et au Grand-Tronc-Pacifique. Je n'ai pas perdu le souvenir des longues nuits pendant lesquelles nos amis de la droite s'efforçaient à qui mieux mieux de faire insérer dans la loi quelque article qui aurait empêché la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la commission du Transcontinental de faire servir à la construction de cette voie des matériaux étrangers ou des Etats-Unis. Il se trouve aujourd'hui dans les lois relatives à cette ligne des dispositions qui interdisent l'emploi de matériaux autres que du Canada chaque fois qu'il est possible de se les procurer dans le pays. Ce n'est plus cela du tout ce soir. L'honorable député de Halton semble croire qu'il n'existe au Canada qu'une seule carrière, et je veux bien dire avec lui que la pierre de Georgetown est une pierre magnifique; qu'il y en a des montagnes; mais je me permettrai de lui faire souvenir qu'il y a dans les Provinces maritimes et ailleurs d'autres carrières d'un excellent rapport. Il nous déclare que la carrière de Georgetown n'est pas une petite affaire, mais il a réussi à convaincre la Chambre que ceux qui l'exploitent mènent les choses avec une extrême lenteur, puisque, autrement, ils auraient pu fournir assez de pierre pour la construction d'un simple édifice à Brantford.

De cette manière, mon honorable ami a, je crois, ravalé une carrière qui est dans son comté. Pourquoi le ministre des Travaux publics n'a-t-il pas tourné les yeux vers les Provinces maritimes? S'il veut de belles carrières, c'est là qu'il les trouvera. Il aura la preuve de l'excellence de ces carrières et de la pierre qui en est extraite dans l'édifice municipal de la ville de Toronto. Dans ce splendide édifice, comme dans d'autres, il trouvera des grès qui viennent de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et du comté de Westmoreland. Je crois que cette pierre serait assez bonne pour servir même à l'érection d'un édifice public dans la ville de Brantford. Mais non, il faut aller à Berea, et l'excuse de mon honorable ami le ministre des Travaux publics, c'est que des particuliers l'ont fait, que des banques, des compagnies de chemin de fer et d'autres compagnies canadiennes ont acheté de la pierre à Berea, ou ailleurs dans l'Ohio, pour la construction de grands édifices dans nos villes les plus considérables. Cela est vrai; mais un parti qui a bataillé je ne sais combien de nuits et qui s'est plaint de ce que le Grand-Tronc-Pacifique pouvait acheter hors du Canada des matériaux pour la construction de sa ligne, un parti qui a entretenu la Chambre de ses plaintes à cause de l'emploi d'ingénieurs américains dans les études relatives au tracé du Transcontinental, un parti qui a montré une pareille intransigeance mérite sûrement d'être condamné pour l'attitude qu'il prend ce soir, et cette attitude est sa propre condamnation.

DEMANDE DE RAPPORTS.

L'hon. M. FOSTER propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. EMMERSON: Je désirerais appelé l'attention du ministre de la Justice sur un ordre donné par cette Chambre, le 20 janvier 1913, relativement à la nomination et à l'avancement des employés du pénitencier de Dorchester. Ce n'est pas un relevé bien long à établir, mais il n'a pas encore été déposé.

C'est là un grief que j'ai le droit de soumettre à Sa Majesté, avant que la Chambre se constitue en comité des subsides pour voter au Gouvernement les fonds nécessaires pour l'administration du pays.

Je tiens à faire observer que j'ai demandé, cette session-ci, dès le début même, certains renseignements du ministère des Chemins de fer et que ces dossiers n'ont pas encore été déposés sur le bureau. Il est très important, pour la délibération de certaines questions, que cette Chambre soit parfaitement éclairée sur tous les détails se rattachant à la convention Gutelius-Bosworth. Ce document ne saurait être bien volumineux, non plus que le dossier qui s'y rattache. C'est en octobre dernier que le premier ministre promit ce document à une députation de la ville de Saint-Jean qui s'était rendu auprès de lui. Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M.

Hazen) promit à ses amis de Saint-Jean qu'il leur transmettrait copie de ce contrat. Ils ne l'ont pas reçue. La Chambre a donné l'ordre de faire le dépôt d'une copie, et elle n'a pas encore été déposée. De concert avec les députés, c'est à bon droit que je me plains des retards préjudiciables qui se produisent dans le dépôt des dossiers demandés au département des Chemins de fer et des Canaux. Certaines questions qui figurent au Feuilleton depuis le commencement de la session sont demeurées jusqu'ici sans réponse; questions importantes, qui n'exigent pas de longue réponse. Ces renseignements se trouvent peut-être à Moncton; mais cela ne saurait constituer une excuse valable. Il y a un fil télégraphique privé entre le département des Chemins de fer et les bureaux du chemin de fer à Moncton; le département est en communication presque constante avec ces bureaux. A coup sûr, on devrait nous donner ces renseignements.

Prenons la quatrième question qui figure au Feuilleton: il s'agit de savoir si on a fourni une alimentation d'eau se rattachant à certaine gare. En une demi-heure un commis pourrait préparer cette réponse. La sixième question . . .

M. l'ORATEUR: Le règlement ne permet pas à l'honorable député de choisir des questions, figurant au Feuilleton, pour les discuter. Il n'est pas permis de discuter ainsi d'avance des objets inscrits au Feuilleton de la Chambre.

M. EMMERSON: Je ne saurais discuter ces questions et je n'ai nullement l'intention de le faire. Ce que je discute, c'est le retard qu'on apporte à fournir à cette Chambre des renseignements sur des questions de haute importance pour les députés et pour ceux qu'ils représentent. Hier, certaines questions inscrites au Feuilleton ont été transformées en avis de motion, questions dont les réponses ne sauraient être données sous forme de dossiers, questions auxquelles, à mon avis, on devrait apporter une réponse, parce qu'elles se rattachent à ce que sait le Gouvernement touchant les agissements d'un de ses subordonnés, le directeur général de l'Intercolonial, M. Gutelius. Par suite de cette attitude, il s'écoulera peut-être encore une semaine ou quinze jours avant que nous puissions avoir l'espoir d'obtenir ce renseignement.

J'espère que le premier ministre dira au ministre des Chemins de fer, qui est absent en ce moment, combien il importe que le département nous fournisse à bref délai tous les renseignements demandés. Je ne veux nullement accuser le ministre des Chemins de fer de manque de courtoisie. Il se fait honneur de la maigreur des renseignements qu'il donne à cette Chambre. Ses amis n'ont jamais manqué de le féliciter de l'attitude qu'il a adoptée à cet égard par le passé. En toute loyauté, nous avons droit à ce renseignement et je préférerais l'obtenir, plutôt que de formuler un grief à cet égard. C'est un grief, et je tiens à l'exposer ici, au nom de mes électeurs, saisissant pour cela l'occasion favorable qui se présente, tout en m'inspirant du règlement de cette Chambre.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Je puis assurer l'honorable député que l'ordre de la Chambre en question n'a pas été mis en oubli. Quant à l'existence d'un grief sérieux, parce que l'honorable député n'aurait pas obtenu le renseignement demandé, s'il veut bien se reporter au compte rendu des débats, il y trouvera des questions tendant à obtenir des informations au sujet de l'avancement donné aux employés du pénitencier de Dorchester, ainsi que les réponses à ces questions.

M. EMMMERSON: Le ministre a répondu à ces questions sans retard; mais cette réponse n'a pas fourni le renseignement demandé par la motion tendant au dépôt d'un état.

M. DOHERTY: Je verrai s'il existe d'autres documents.

LE RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE TRANSCONTINENTAL.

M. GRAHAM: Je désire présenter une courte observation, non pas sous forme de grief, mais en vue de circonstances existantes. Il surgira ici même un débat touchant certain document récemment déposé sur le bureau et maintenant confié à l'imprimeur. Il importe qu'on mette à la disposition des députés tous les renseignements les plus circonstanciés, afin qu'ils puissent discuter la chose en connaissance de cause. Au dire des journaux, la santé du ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) laissant à désirer, il tient à s'absenter le plus tôt possible et on dit même que la date de son départ est fixée. Le premier ministre devrait lui faire comprendre la nécessité de nous donner ces informations au moins avant son départ; car, la chose va sans dire——et cela soit dit sans récrimination—le premier ministre doit comprendre

que le ministre des Chemins de fer ne saurait poursuivre l'étude de son budget, avant que nous ayons obtenu les renseignements nécessaires pour discuter cette question de haute importance. J'ai inscrit au Feuilleton plusieurs questions qui n'exigent pas de longues réponses et les renseignements qui doivent figurer dans ces réponses doivent se trouver au département des Chemins de fer ici ou au bureau de la commission du Transcontinental à Ottawa.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): L'honorable député m'a parlé de la chose hier. Le ministre des Chemins de fer aurait dit, paraît-il, qu'il fournirait des exemplaires écrits au dactylographe.

M. GRAHAM: Cela s'entend du rapport; mais ce dont il s'agit, ce sont les différentes questions demandant des renseignements qui ne figurent pas au rapport.

M. BORDEN: Il ne s'agit que de questions?

M. GRAHAM: Il s'agit de questions et de quelques dossiers. Cela nous sera nécessaire, à mon avis, pour nous permettre de bien saisir la portée du rapport.

M. BORDEN: J'observe que la question n° 24 et la question n° 30. . .

M. MACDONALD: Hier on n'a répondu à aucune question touchant les chemins de fer.

M. BORDEN: Je ne crois pas. On a inscrit la question n° 24, le 12 février, et la question n° 30, le 13 février; ainsi il ne s'est guère produit de retard à l'égard de ces questions. Je ne saurais dire s'il faudra obtenir des renseignements de Moncton ou d'ailleurs, au sujet de ces deux questions. Il y a aussi la question n° 15, que l'honorable député a déposée le 9 février. Je n'en observe pas d'autres pour le moment.

M. GRAHAM: Et il y a trois ou quatre motions demandant le dépôt du dossier. En vue des circonstances existantes, vu que le ministre désire s'absenter et en prévision de ce débat, je ne saurais trop insister sur la chose. Voici, entre autres, la question n° 15. Elle se rattache à la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Toronto à Sudbury, ligne dont il serait question, au dire des journaux, dans le rapport sur le Transcontinental. Dans l'aperçu que les journaux donnent du rapport, on affirme que la comparaison est établie entre le Transcontinental et la ligne en question. Avant de pouvoir discuter cette comparaison, il faudrait obtenir le renseignement demandé. Le commissaire qui a établi cette comparaison doit posséder ce renseignement.

M. BORDEN: J'appellerai l'attention du ministre des Chemins de fer sur les observations de l'honorable député touchant ces questions et sans aucun doute il sera disposé, comme je le suis moi-même, à fournir ce renseignement aussitôt que possible.

M. GRAHAM: Je n'ai pas inscrit d'avis au Feuilleton, mais je désirerais obtenir le décret du conseil créant la commission d'enquête sur le Transcontinental. A mon avis, ce document devrait être déposé sur le bureau.

M. BORDEN: J'ai presque la certitude que ce document a été déposé sur le bureau, il y a plus d'un an; mais dans le cas contraire, rien n'empêche d'en faire le dépôt.

M. GRAHAM: Je l'ai demandé et n'ai pas réussi à l'obtenir.

M. BORDEN: Nous pouvons en obtenir un autre exemplaire.

M. PARDEE: Je désire poser une question, en vue de ce qu'a publié l'"Evening Citizen" au sujet du Transcontinental. Le premier venu peut-il voir ce rapport? Les députés ne l'ont pas encore obtenu, bien que le texte soit paru dans la "Gazette" de Montréal, dans le "Star" de Montréal et dans le "Citizen" d'Ottawa.

M. BORDEN: Personnellement, je ne sais rien à cet égard. Le document a été déposé sur le bureau et, d'après la pratique en vogue dans cette Chambre, il est ainsi devenu document public et à la disposition de la presse.

Le greffier m'a informé qu'il y avait une copie en haut et c'est probablement ce qui a permis aux journaux d'avoir un résumé. Je donne cette idée seulement parce que je ne sais pas davantage que l'honorable député comment les journaux ont pu se procurer le sommaire dont il a parlé. De fait, je n'ai pas vu moi-même le sommaire.

M. A. K. MACLEAN: L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) vient de faire allusion au départ prochain du Canada du ministre des Chemins de fer, pour raison de santé. Cela me rappelle que le ministre n'a pas encore demandé ses subsides. Il y a plusieurs questions que je voudrais pouvoir discuter avec le ministre avant son départ et je crois que d'autres députés voudraient avoir la même facilité. Je demanderai au premier ministre si on ne pourrait pas faire en sorte

que le ministre propose le vote de ses crédits pour pouvoir discuter des questions d'intérêt général, même s'il n'entre pas dans le détail des subsides.

M. BORDEN: Je ne pourrais pas dire sur l'heure si la chose est possible ou non. Comme le ministre s'en va pour très longtemps, il y a naturellement un grand nombre de questions qui attirent sont attention. Je ne peux pas dire en ce moment s'il pourra discuter ses crédits. Mon honorable ami doit naturellement comprendre que si le ministre n'est pas ici pour discuter ces questions et donner des renseignements, il y aura quelqu'un qui le remplacera pour remplir ce devoir dans la Chambre.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides sous la présidence de M. Blondin.

Part des dépenses payables par le Canada pour le bureau international des douanes, $662.

L'hon. M. FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Il s'agit d'une convention internationale dont font partie presque tous les pays du monde. Le bureau principal se trouve, je crois, à Bruxelles. C'est une chambre de compensation internationale pour les tarifs de douane. Tous les tarifs du monde sont réunis là et sont imprimés et distribués à toutes les nations, en certaines proportions. Tous les changements qui ont lieu de temps en temps y sont envoyés et les différents pays en sont informés. C'est une espèce de chambre de compensation internationale des douanes.

Commissaires du commerce, agences commerciales, y compris les dépenses se rattachant à la négociation de traités ou à l'extension des relations commerciales, et diverses autres dépenses pour annonces, impressions, etc., se rapportant à l'extension du commerce canadien, $150,000.

M. A. K. MACLEAN: Combien avons-nous de commissaires du commerce?

M. FOSTER: Nous avons en ce moment environ quinze commissaires du commerce et quatre correspondants. Les commissaires du commerce se trouvent fixés à Leeds, Manchester, Bristol, Birmingham et Londres, en Angleterre, et à Glasgow, en Ecosse. Il y a un commissaire du commerce à Paris, à Hambourg et à Rotterdam. Il y a un commissaire du commerce dans les Antilles anglaises, il est établi aux Barbades; un autre se trouve dans l'Amérique du Sud, à Buenos-Ayres, ou en Chine et au Japon. Il y a aussi un commissaire du commerce qui voyage pour le moment dans les différentes îles des Antilles, en mission spéciale. Il y a un commissaire du commerce en Afrique du Sud, un en Australie et un en Nouvelle-Zélande. Je crois que c'est à peu près tout. Nous avions un commissaire du commerce au Mexique, mais vu l'état peu rassurant des affaires, le bureau a été pour ainsi dire fermé. Non pas qu'il soit fermé au point de vue des renseignements qui peuvent être demandés et obtenus, mais il est confié au consul anglais qui opère en vertu d'une convention avec le Foreign Office, pour le compte du Canada dans ce pays. Quant aux Etats-Unis, nous n'y avons pas de commissaire du commerce.

M. A. K. MACLEAN: En outre du commissaire aux Barbades, n'avons-nous pas de représentants d'un certain genre dans les autres Antilles, comme la Trinité et la Jamaïque?

M. FOSTER: Ce sont des correspondants. Ils se trouvent dans la Trinité, aux Bahamas, à la Jamaïque et un commissaire suppléant à la Havane.

M. A. K. MACLEAN: Que payez-vous à ces correspondants?

M. FOSTER: Je crois que c'est $500 par an.

M. MACLEAN: Que payez-vous aux commissaires du commerce?

M. FOSTER: Ils sont classés de $3,000 à $4,000, suivant leurs services et leur position; leur traitement augmente à raison de $100 par an.

M. A. K. MACLEAN: A quoi ces $150,000 sont-ils surtout employés?

M. FOSTER: La somme est distribuée entre les différents commissaires que j'ai nommés. Il y a le traitement du commissaire, le loyer des bureaux du commissaire et les employés nécessaires, plus les dépenses générales de chaque bureau. La dépense proportionnelle peut être indiquée en la divisant par le nombre des commissaires du commerce.

M. MACLEAN: Un agent commercial n'a-t-il pas été nommé à Boston, il y a deux ans?

M. FOSTER: Non. J'ai reçu un grand nombre de demandes de nomination de commissaire aux Etats-Unis, mais nous n'en avons pas encore nommé jusqu'à pré-

sent et ce n'est pas l'intention d'en nommer. Nous avons des agents en Angleterre pour de très bonnes raisons. Nous avons aussi des agents dans les pays étrangers où nous essayons de développer notre commerce et où pour plusieurs raisons il y a des difficultés à surmonter. Notre commerce avec les Etats-Unis est très grand, très libre, nos deux pays sont juxtaposés et les communications d'aller et de retour sont excellentes, et je n'ai pas cru nécessaire d'engager des dépenses pour établir des agents aux Etats-Unis.

M. MACLEAN: Le ministre a-t-il reçu des requêtes pour la nomination de M. Watson Griffin, comme commissaire spécial du commerce dans les Antilles? Il a été nommé il y a un mois ou deux à un traitement d'environ $4,000. A-t-il reçu quelque requête des exportateurs du Canada pour faire cette nomination et s'attend-il à ce que M. Griffin puisse faire quelque chose de profitable au commerce canadien. Et s'il le croit, voudrait-il donner des explications à ce sujet au comité. Si je pose cette question au ministre, c'est que j'ai entendu critiquer très sévèrement cette nomination et je suis porté à croire que M. Griffin ne pourra rien faire pour notre commerce aux Antilles. Je ne dis rien contre M. Griffin, je ne sais rien à son sujet. Il peut avoir toutes les qualités nécessaires pour faire un bon commissaire du commerce, mais, réellement, je ne vois pas ce qu'il peut obtenir d'avantageux pour notre commerce, étant donné surtout que nous avons des correspondants dans toutes ces îles qui connaissent le commerce beaucoup mieux que M. Griffin ne pourra en apprendre encore pendant des années et qui font tout leur possible pour développer notre commerce avec les Antilles. Il faut aussi noter qu'un grand nombre de Canadiens visitent fréquemment les Antilles. C'est un commerce établi depuis longtemps et qui est assez connu.

M. FOSTER: Je vais essayer, je ne dirai pas de satisfaire mon honorable ami, mais je donnerai une explication au sujet de la nomination de M. Griffin. D'abord, cette nomination ne peut pas être attribuée au désir de trouver un poste pour un ami politique. Je crois que mon honorable ami voudra bien le croire quand je lui en aurai fait la déclaration. Je vois qu'il y consent avec un signe de tête et un sourire. Les Antilles sont situées de façon à ce qu'il est plutôt difficile de savoir ce qu'il y a de mieux à faire pour arriver aux meilleurs résultats.

[M. Foster.]

Mon honorable ami a dit que nous y avons des commissaires maintenant. C'est vrai, nous en avons un aux Barbades et nous avons trois ou quatre correspondants que nous payons à raison de $500 par an. Ils font leur travail quand il y en a, mais naturellement ils ne sont pas censés—on ne pourrait pas s'y attendre—donner tout leur temps et consacrer une grande partie de leurs efforts à développer le commerce entre les deux pays. Les îles sont relativement très éloignées les unes des autres, et le commissaire qui réside dans une de ces îles est utile pour cette île, mais pour les autres îles il n'est pas plus utile que s'il était ici au département à Ottawa. Je dois dire franchement à mon honorable ami que la nomination de M. Griffin, comme commissaire spécial, a été faite pour une durée d'un an, pour se rendre compte si ce que je pense en ce moment est la meilleure méthode d'utiliser notre système de commissaire dans les Antilles; c'est-à-dire, au lieu d'avoir des commissaires à demeure, un ou deux dans une ou deux des plus grandes îles, un commissaire voyageant continuellement d'une île à l'autre avec des correspondants dans les différentes îles, sera une meilleure solution de la question que nous essayons de résoudre et donnera de meilleurs résultats qu'aucun autre système que nous pourrions adopter. C'est dans cette intention que j'ai nommé M. Watson Griffin. On m'a posé une question pour savoir si j'avais reçu beaucoup de requêtes. Je n'en ai pas reçu. J'ai cherché un homme ayant les capacités pour remplir la tâche que j'attendais de lui. J'avais besoin de lui pour deux choses. D'abord il doit saisir les points saillants des conditions commerciales dans les Antilles et ensuite il doit les présenter au commerce et au public qui produit au Canada.

Je considère que M. Watson Griffin possède toutes les qualités requises pour bien remplir cette double mission. Il est bien au courant de tout ce qui concerne le Canada. De 1886 à 1896, il a été chargé de la direction du "Weekly Herald and Star" de Montréal et comme citoyen d'une métropole commerciale, il s'est trouvé en contact immédiat avec le monde du commerce et de l'industrie et a été intimement mêlé au mouvement des affaires. Il quitta cette position pour voyager et se livrer à différentes entreprises et revint au "Daily Star" dont il fut le rédacteur en chef, de 1898 à

1901. Il se trouva par conséquent placé de nouveau au centre de l'activité commerciale du pays. Pendant qu'il était au service du "Star" il fut chargé d'aller faire une étude spéciale de l'industrie métallurgique dans la Nouvelle-Ecosse.

J'ai eu le plaisir et l'avantage de lire les rapports de M. Griffin et ils sont comparables à ce que j'ai vu de mieux en ce genre; ils sont bien écrits; ils font ressortir les point importants et laissent au second plan les questions d'importance secondaire. De 1902 à 1906, M. Griffin a été au service de l'Association des manufacturiers canadiens, et c'est là qu'il s'est renseigné à fond sur les industries du pays, sur la qualité de nos produits, sur leur provenance et sur les conditions dans lesquelles ces industries sont exploitées. En 1912, il fut envoyé à Brandon comme commissaire de publicité et c'est là que j'ai été mis en relation avec lui et que je lui ai demandé d'entreprendre ce travail. Je ne puis pas donner une meilleure idée du travail confié à M. Griffin que de lire les instructions qui lui ont été données, et si mon honorable ami tient à les connaître, j'en donnerai lecture au comité:

1. Vous êtes nommé commissaire de commerce spécial dans les colonies des Antilles où devra se faire la plus grande partie de votre travail. Cela comprend, naturellement, la Guyane anglaise.

2. Si les moyens de transport ne sont pas trop difficiles, vous aurez aussi à visiter les autres îles importantes des Antilles, à l'exception d'Haïti en passant par notre bureau à la Havane, où vous étudierez à fond les conditions actuelles et les perspectives de l'avenir, avec M. Quillez.

3. Lorsque vous serez à la Jamaïque, vous aurez à étudier tout spécialement la situation, du point de vue des intérêts canadiens, en rapport avec les intérêts des Etats-Unis. Ce travail, il va sans dire, devra être conduit avec beaucoup de prudence—diplomatiquement pour ainsi dire, de manière à ne pas créer de mécontentement et surtout, vous aurez bien soin de ne pas attirer l'attention du public sur cette phase de votre enquête.

4. Dans les îles danoises, si vous les visitez, vous devrez, en outre des informations générales, vous renseigner sur les modes de transport.

5. Dans toutes les colonies que vous visiterez, outre les conditions générales concernant les échanges entre ces colonies et le Canada, vous étudierez spécialement les méthodes financières..

Mon honorable ami comprendra que ces détails sont très importants pour ceux qui sont intéressés dans les échanges entre le Canada et ces pays.

...les coutumes et les goûts, la qualité des marchandises et le mode d'emballage que les habitants préfèrent, les habitudes du commerce, les moyens de transport, les conditions relative aux prix et aux qualités des marchandises et les règlements douaniers, notant soigneusement tous les détails qui pourraient empêcher ou entraver le commerce et auxquels il serait possible de remédier.

6. En général, votre mission consiste à intéresser ces populations au Canada, à ses ressources et à ses produits et à leur faire comprendre autant que possible que nous sommes en état de subvenir à leurs besoins dans les principales branches du commerce. Vous devrez porter une attention spéciale aux moyens et aux tarifs de transport, à la situation occupée par le Canada par rapport à celle des Etats-Unis, notant soigneusement les avantages que ce dernier pays peut posséder et indiquant, autant que possible, les moyens de diminuer ou de faire disparaître ces avantages.

7. En visitant les différentes agences du département, vous vous efforcerez de vous mettre parfaitement au courant de tout ce qui s'y fait et vous prendrez note, pour notre information, des améliorations qu'il y aurait à faire.

8. Concernant les données statistiques, vous recueillerez toutes celles qui pourraient être utiles, surtout si les probabilités sont qu'elles ne se trouvent pas dans les statistiques officielles livrées au public; pourvu toutefois que ces renseignements soient de nature à contribuer à l'accroissements du trafic.

9. Quant à vos relations avec les fonctionnaires et les corps publics, vous aurez des recommandations pour chaque pays que vous aurez à visiter et vous devrez en faire usage avec discrétion, en tenant compte du rang et de la situation des personnes.

10. Quant aux discours en public, vous agirez pour le mieux, dans chaque cas. Les conférences devant les chambres de commerce et les associations de cette nature sont avantageuses quand elles sont bien conçues et bien rendues, si l'auteur a le soin de toujours mettre le pays et ses intérêts au premier plan. Vous devrez apporter un soin tout particulier dans vos rapports avec les journalistes, pour éviter tout ce qui pourrait engager le Gouvernement ou ressembler, de près ou de loin, à un ingérence dans des questions locales et controversées.

11. Vous tiendrez un journal précis de vos déplacements et vous prendrez des notes étendues sur tout ce que vous verrez et vous adresserez au département des rapports courants, en réservant pour votre propre usage, à votre retour au pays, l'ensemble et les points saillants de vos renseignements.

Quand M. Griffin sera de retour, il aura une autre mission à remplir, celle de faire connaître au public, par les journaux et autrement, les conditions telles qu'il les a trouvées dans les îles des Antilles. Par des conversations et par des écrits, il fera connaître au public, aussi clairement que possible, les résultats de son voyage. J'ai déjà reçu quelques rapports provisoires de M. Griffin et mon honorable ami peut être certain qu'il a déjà fait un travail très utile, durant le peu de temps qu'il a été absent, et tout nous permet d'espérer que nous retirerons de grands avantages de sa mission.

M. A. K. MACLEAN: Se met-il en rapport avec les consuls anglais, comme cela

se fait dans certains autres pays, ainsi que le ministre l'a expliqué l'autre jour?

M. FOSTER: Partout où il va, il a des recommandations pour les consuls anglais où les représentants de la Grande-Bretagne qui sont sur les lieux. Les consuls anglais ne sont pas nombreux dans les Antilles, mais tous les avis, les conseils, les influences et les courtoisies qui peuvent concourir à faciliter ses relations avec la population lui sont généreusement prodigués. Il possède des lettres de présentation pour les gouverneurs de toutes les îles, et il obtient ainsi tout ce qui est nécessaire pour le mettre au fait des conditions et des populations.

M. MACLEAN: Je suis bien aise de savoir que M. Griffin est si chaleureusement recommandé. Je ne le connais pas personnellement, mais j'espère qu'il tiendra toutes les promesses que le ministre fait en son nom. Cependant, l'extension de notre commerce avec les îles des Antilles est nécessairement limitée et je crains que le ministre du Commerce ne se fait une trop haute idée des avantages que le Canada peut espérer retirer de ces échanges. Je crains aussi que le ministre ne se laisse entraîner dans des projets trop dispendieux, dans son désir d'augmenter notre trafic avec les Antilles.

Je ne voudrais certainement pas mettre en doute ses intentions; j'ai toujours été convaincu que c'est son plus grand désir de développer ce commerce, mais je crois également qu'il ne se rend pas exactement compte des limites restreintes des échanges possibles entre le Canada et les Antilles.

Après m'être renseigné auprès de personnes qui connaissent mieux les Antilles que la plupart des Canadiens, je suis resté sous l'impression que le commerce qu'il est possible de faire entre le Canada et ces colonies est très restreint. J'aurai probablement l'occasion de discuter cette question une autre fois, lorsque nous aurons, par exemple, à étudier les subventions aux lignes de paquebots. L'occasion sera peut-être mieux choisie pour un débat de cette nature. Dans tous les cas, comme dit le ministre, il n'y a pas de mal à mettre M. Griffin à l'épreuve et il peut en résulter quelque bien. Nos échanges avec les îles des Antilles sont limités à un petit nombre de produits—le sucre comme importation, et le poisson, le bois et la farine comme exportation. Quant au poisson et au bois, tous les agents du monde n'y pourraient rien faire. C'est un commerce établi depuis longtemps et les Canadiens qui y sont engagés en connaissent à fond tous les détails; je ne crois pas qu'une agence commerciale officielle puisse leur être de quelque utilité. Je doute fort aussi qu'un agent consulaire ou commercial puisse augmenter le volume de nos importations de sucre; je ne crois pas que le ministre ose prétendre le contraire. On voit par là que le champ d'opération d'un commissaire, dans les Antilles, est très restreint. Il ne faut jamais perdre de vue que c'est l'Angleterre qui est notre grande rivale sur ces marchés. Les expéditeurs anglais possèdent de magnifiques lignes de vapeur, leur commerce avec les Antilles est très ancien et très bien compris. Il y a deux ans, les exportateurs de poisson salé de la Nouvelle-Ecosse ont eu à subir une rude concurrence de la part des marchands anglais; cela arrive assez souvent.

Pour tout ce que nous produisons au Canada et que nous pourrions vendre aux Antilles, nous constatons que les prix de transport, entre la Grande-Bretagne et les Antilles, sont plus favorables qu'entre le Canada et les Antilles. Je répète que la plus forte concurrence sur ces marchés nous vient de l'Angleterre, à l'exception des Etats-Unis pour un ou deux produits, comme la farine. Quoi qu'il en soit, j'espère avoir l'occasion de revenir sur ce sujet.

M. FOSTER: Je suis peut-être trop optimiste, mais nous nous sommes engagés dans cette entreprise et je crois qu'il vaut mieux en faire l'épreuve sérieusement et le plus rapidement possible. Tous les rouages que nous avons doivent être mis en mouvement sans retard, pour que nous puissions connaître le résultat de nos efforts avant l'expiration de la subvention accordée à une ligne de steamers, ce qui nous donne encore quatre ou cinq ans. Les résultats que j'attends sont certainement plus brillants que ceux que mon honorable ami vient de nous laisser entrevoir.

Avant le départ de M. Griffin, j'ai fait adresser une lettre circulaire, tirée à 2,000 exemplaires, aux chambres de commerce, aux commerçants et aux producteurs du Canada. De mille à douze cents ont répondu à cette circulaire et chacun prit occasion de cette réponse pour traiter un sujet qui l'intéressait particulièrement et signaler un usage pratique qui peut être fait dans les Antilles, des produits qu'il a à vendre. Presque tous, sans exception, ont félicité le département d'avoir confié cette mission à M. Griffin. Notre commis-

saire a emporté ces réponses avec lui; il en fait son profit chemin faisant, et il nous envoie des rapports de temps à autre.

L'intérêt qu'est porté à ce commissariat par les hommes d'affaires est de nature à nous réjouir grandement.

M. A. K. MACLEAN: Comment l'honorable ministre pourra-t-il publier et répandre les rapports qu'il reçoit de M. Griffin?

M. FOSTER: Nous atteindrons ce but, grâce à nos bulletins et, quelquefois, à une correspondance directe.

M. SINCLAIR: L'agent accomplit-il réellement un travail pratique, en mettant les fabricants et les marchands du Canada en relation avec ceux qui ont besoin de marchandises aux Antilles? Supposons qu'un fabricant lise dans un journal l'annonce qu'en Jamaïque on a besoin de bouées pour le port, ou de rails d'acier, comment mettra-t-on cet homme en communication avec les fabricants canadiens? Je comprends que les agents du gouvernement des Etats-Unis font un travail pratique en ce sens. Ils ne dépendent pas de bulletins qu'à peine quelques personnes lisent.

M. FOSTER: Notre agent fournira à ces gens des Antilles les noms de ceux qui fabriquent, au Canada, les articles dont on peut avoir besoin, et il renseignera de la même façon le département qui publie, chaque semaine, dans le bulletin, les résultats de ses enquêtes. En lisant ces données, le fabricant se mettra en communication avec le département et il se procurera les noms des acheteurs présumés.

M. A. K. MACLEAN: Si M. Griffin pouvait préparer un système qui lui permettra de nous fournir les états du commerce des différentes îles des Antilles anglaises, cela serait très avantageux à nos industriels et à nos marchands. J'ai éprouvé certaine difficulté, l'an dernier, à obtenir un renseignement de cette nature, lorsque nous discutions notre convention commerciale avec les Antilles anglaises. D'autres de ces îles, à l'exception de dix qui ont signé le traité primitif, sont-elles devenues parties à ce dernier?

M. FOSTER: Une autre île a envoyé son adhésion au traité, deux ou trois mois après.

M. NESBITT: Quand les manufacturiers pourrons-ils consulter le rapport de M. Griffin?

M. FOSTER: Ce n'est là que la moitié du travail qu'il peut faire.

M. NESBITT: Je félicite l'honorable ministre de permettre aux différents manufacturiers de consulter le commissaire du commerce. Je sais qu'un grand nombre de fabricants lisent ce bulletin et y portent beaucoup d'intérêt.

M. LOGGIE: Je suppose que la Jamaïque ne fait pas encore partie du groupe de ces îles qui nous accorde le privilège du tarif moins élevé. M. Griffin pourrait assurer un grand avantage aux producteurs de poisson salé, s'il pouvait s'entendre avec les autorités de la Jamaïque de façon à ce que celles-ci permissent au poisson salé d'entrer dans cette colonie exempt du droit d'importation, qui est très élevé, aujourd'hui. Ce serait une réclame bienfaisante pour notre pays si la Jamaïque permettait l'entrée de notre poisson salé à un tarif raisonnable, sinon sans droit aucun. Les frais du transport du poisson salé, d'Halifax à la Jamaïque, représentent trois schellings par baril et le droit varie de deux à six deniers, de sorte qu'il y a un premier impôt de $1.50 sur la valeur du poisson, ce qui représente environ $3 par baril. L'an dernier, on s'est trouvé en face d'une abondance d'alose qu'on aurait pu mettre sur le marché à un prix plus avantageux, si ce poisson avait été admis en franchise en Jamaïque. L'honorable ministre ne pourrait-il pas trouver, grâce à ses agents, les îles où l'on peut exporter ce poisson salé connu sous le nom d'alose? Quelquefois, les exportateurs du Nouveau-Brunswick expédient ce poisson à New-York et l'exportateur de New-York semble être en meilleure posture pour trouver un débouché à ce poisson que ne l'est l'exportateur canadien lui-même. Je sais qu'il y a un marché considérable à Haïti pour l'alose salée, mais, à l'exception de Haïti et de la Jamaïque, je ne connais nulle autre île des Antilles britanniques qui consomme ce poisson en grande quantité. La même observation peut s'appliquer aux harengs salés.

M. FOSTER: Mon honorable ami sait que la Jamaïque n'a pas accordé de préférence au Canada, bien que nous lui donnions cette préférence dans le cas des articles qu'elle produit et qu'elle nous expédie.

M. LOGGIE: Je sais cela.

M. FOSTER: Il y a un laps de temps de trois ans qui constitue un répit réel, et

il est à espérer qu'il se produira un événement quelconque avantageux au cours de ce laps de temps. Sans doute, les hommes qui exportent l'alose salée devront se servir de méthodes pratiques, au point de vue des affaires, pour trouver un marché, mais la tâche du département consiste à aider ces personnes de toute manière possible, en leur procurant tous les renseignements désirables qui les mettent en état de poursuivre leur industrie. Il est difficile de se procurer les statistiques dont a parlé l'honorable député (M. Maclean), mais nous essayons de connaître, aussi exactement que possible, quelle est la proportion de marchandises canadiennes qui parvient à ces différentes îles de New-York, principalement, et de Boston, en partie.

Si nous pouvons établir cette différence, nous aurons une idée beaucoup plus précise du chiffre d'affaires que nous faisons réellement avec les Antilles anglaises. Voilà, je crois, ce que nous pourrons connaître, sinon complètement, du moins, approximativement. Un autre moyen consiste à nous procurer les statistiques du commerce de ces différentes îles. C'est là ce que nous faisons, mais ici encore nous rencontrons de la difficulté pour la raison même que j'ai déjà mentionnée et qui se rapporte à l'origine des marchandises, au port de leur embarquement, une grande partie de ces exportations passant par New-York et le reste par Boston. Le département surveille ce qui se passe à ces deux points.

M. A. K. MACLEAN: En parcourant le magazine " Canada-West India ", je constate qu'on fait allusion aux cargaisons canadiennes de farine qui jouissent du traitement de faveur d'après la convention commerciales conclue avec les Antilles. Deux cargaisons des Etats-Unis de ce qu'on prétendait être de la farine canadienne et de ce que le contrôleur des douanes supposait être de la farine des Etats-Unis donnèrent lieu à un procès devant les tribunaux d'une des îles Antilles. J'ai observé ailleurs, dans les journaux, que, dans une ou deux circonstances, on a mis en doute la validité des certificats d'origine de certaine cargaison de farine d'après le tarif de préférence. On peut facilement comprendre comment cette difficulté peut se présenter très fréquemment, surtout dans le cas de la farine, et l'on peut aussi bien réaliser qu'une grande quantité de farine des Etats-Unis pourrait se rendre aux Antilles sans le connaissement requis et profiter ainsi du tarif de préférence.

M. FOSTER: Le fait devait nécessairement se produire, du moment qu'on appliquait la convention de préférence. Il va sans dire qu'il est de l'intérêt au Canada que seule la farine canadienne bénéficie de cette préférence, lorsqu'on l'expédie sur le marché des Antilles. En conséquence, notre intérêt nous commande de retracer toutes les transactions de cette nature ou toute fraude quelconque, il faut recourir à la fraude pour terminer une transaction. Nous poursuivons cette enquête au Canada même et nous prenons tous les moyens possibles de découvrir les fraudes qui peuvent exister.

Sans doute, la Guyane anglaise et les autres colonies—c'est dans la première que s'est produit le fait dont a parlé mon honorable ami—sont également intéressées à un double point de vue. Elles ne veulent pas que d'autre farine que celle qui est désignée dans le traité jouisse de cette préférence, à cause de ce traité lui-même et à cause des avantages mutuels qu'il offre aux deux pays. Elles ont encore un intérêt direct, au point de vue des douanes, et elles suivent les développements de ce commerce avec une attention assidue. Les connaissements furent remis au percepteur de façon à ce qu'il ne pût croire que ces documents étaient authentiques et, persuadé de la fraude, il a refusé d'accorder la préférence et il a réclamé le droit en entier. Cette manière de voir ne fut pas approuvée. Le tribunal qui décida la cause assuma qu'il ne fallait pas s'en rapporter simplement à la croyance du fonctionnaire des douanes, mais bien plutôt aux documents écrits. Cela eut le résultat que l'on devait attendre: si les règlements des douanes, tels qu'ils existent aujourd'hui, ne suffisent plus, nous devons en édicter d'autres dont la portée sera plus efficace. De nouveaux règlements plus sévères ont été établis, et ils exigent maintenant non seulement le certificat d'origine, mais que lorsque les cargaisons passent par New-York, elles doivent être visitées et leur nature attestée par le consul britannique en cette ville.

M. MACLEAN: C'est ce qu'on pourrait appeler la continuation du connaissement certifié?

M. FOSTER: Oui. On peut encore faire exécuter par les chemins de fer un plan préparé de telle sorte qu'il constitue des garanties plus efficaces, en ces cas-là; mais si tout est inutile, en tant que j'en puis juger, l'idée de la Guyane anglaise, sinon celle de toutes les autres îles des Antilles, sera de refuser la préférence dans le cas de toute farine qui n'est pas directement consignée. Quoi qu'il en soit, les autorités

douanières à Barbades et à la Guyane anglaise sont déterminées à faire observer le traité dans ses détails essentiels.

M. PARDEE: Il me semble que le système inauguré, en partie, par l'honorable ministre, d'obtenir que ces divers commissaires de commerce visitent le Canada, à certains temps, et se mettent en relations avec les fabricants et les marchands, est excellente. C'est la seule façon de stimuler le commerce. Je crois qu'il sera avantageux, si le laps de temps requis n'est pas trop long, que ces commissaires de commerce passent six mois de l'année dans le pays où ils sont envoyés et où ils exercent leurs fonctions, et les six autres mois, au Canada même. C'est ainsi que le ministère dépense très sagement ses deniers.

Le ministre a dit, je pense, que des rames de correspondance ont été adressées par ces commissaires du commerce aux manufacturiers du pays, que cette correspondance a été mise au dossier et que l'on n'en a plus guère entendu parler. Si cela est exact, la seule manière d'obvier à la difficulté et de donner de l'activité au commerce serait de demander aux commissaires d'interviewer les marchands et les manufacturiers au Canada. De la sorte, une conversation de cinq minutes ou d'une demi-heure serait plus avantageuse qu'une correspondance d'un mois. Voici ce que je conseillerais au ministre. Durant une période d'au moins trois mois par année, ces agents devraient quitter leurs divers postes et revenir au Canada afin de se consulter personnellement avec les manufacturiers et les marchands canadiens. Si les commissaires adoptaient cette ligne de conduite, le commerce, dans le plus grand intérêt de tous et d'un chacun, serait vivement activé.

M. FOSTER: Je crois avoir parlé de cette affaire l'autre jour. Je n'irai pas jusqu'à dire six mois, vu que le tiers de l'année au Canada et les deux tiers en terre étrangère seraient une bonne moyenne.

M. PARDEE: Peut-être.

M. FOSTER: Dès que j'eusse commencé l'étude de cette question, je me suis aperçu qu'il se faisait un grand gaspillage de temps et d'argent parce que les hommes d'affaires du pays ne se trouvaient pas intéressés à l'affaire. La politique que j'ai arrêtée et qui sera mise à exécution, c'est que les commissaires, chaque année, séjourneront un certain temps au Canada. Je vais citer un exemple. M. Poussette a parcouru toute l'Amérique du Sud. Il a voyagé dans les circonstances les plus heureuses pour bien se documenter. Il a été en contact avec les hommes d'affaires les mieux renseignés de ce pays-là. Puis, il est revenu au Canada où il a séjourné deux mois. Il va visiter la Colombie-Anglaise et y demeurera un mois. On me dit qu'il a fait plus de bien depuis son retour au pays que s'il était resté deux ans au loin. Il a rapproché les hommes d'affaires les uns des autres. Après s'être renseigné auprès des hommes d'affaires de l'étranger, il a fait profiter, par ses entrevues personnelles, ses compatriotes des connaissances acquises au loin. Jamais il n'aurait atteint ce résultat par voie de correspondance. Je suis convaincu qu'une partie des crédits devrait être dépensée pour les travaux faits au Canada aussi bien que pour ceux qui sont accomplis à l'étranger.

M. OLIVER: Si ma question n'est pas inopportune, je désirerais savoir les progrès qui ont été faits dans notre commerce avec le Japon. Quels articles envoyons-nous là-bas? Notre commerce avec ce pays va-t-il en augmentant ou en diminuant?

M. FOSTER: Comme je n'ai pas le rapport de cette année devant moi, ma réponse sera d'un caractère général. Notre commerce avec le Japon va en augmentant. Au cours de l'année dernière, il y a eu une amélioration sensible dans la quantité de farine vendue à ce pays.

Si je ne me trompe, j'ai déjà observé quelque part que l'Orient consommera tant de grain canadien que nous ne saurions ne pas nous occuper de cette question. La Chine est, naturellement, l'une des contrées les plus riches de l'univers. Néanmoins, si l'on en excepte l'agriculture, c'est un des pays qui développent le moins ses ressources naturelles. Et l'une des causes de ce défaut de développement a été le manque de communications intérieures. Dans un pays de vaste étendue, il est impossible de faire du commerce sur une grande échelle quand il faut transporter les articles dans des paniers suspendus au dos, et cela, dans des sentiers si étroits que même une bête de somme éprouve de la difficulté à ne pas s'y perdre.

La Chine, toutefois, est en voie d'augmenter son réseau de chemins de fer, et le jour où elle aura des communications faciles par chemins de fer, elle en retirera de grands avantages pour son développement. Il y aura un double résultat. D'abord, ce pays tout entier s'éveillera aux idées comme aux us et coutumes de l'Occident. En second lieu, cette innovation sera cause d'une grande demande de machines, d'outils et autres articles de même nature.

Les 400,000,000 de Chinois et les 65,000,000 de Japonais vivent, en général, de presque rien. Même, on serait porté à rire de cette idée, au Japon et dans certaines parties de la Chine, le riz devient une denrée alimentaire trop chère pour les indigènes.

Les meilleures qualités de riz sont vendues aux marchés étrangers, et les indigènes doivent se contenter de riz de pauvre qualité ou de quelque chose d'équivalent. Ils commencent à se faire à l'idée de consommer les produits de la farine. Une fois qu'on se sera fait à cette idée, bien que la consommation puisse se faire lentement d'abord, pensez à ce que pourra être le résultat avec des centaines de millions d'habitants. Dans chaque région, la consommation pourrait d'abord être assez inactive, mais, somme toute, ce serait énorme. Je crois donc que la Chine et le Japon seront un marché magnifique pour la farine, le blé et autres produits du Canada.

Nous avons une porte de sortie sur le Pacifique, et le Canada doit compter avec ces pays-là qui sont destinés à devenir des centres industriels importants. C'est notre devoir de suivre pas à pas leur développement pour en profiter.

M. SINCLAIR : Ces pays produisent-ils du blé?

M. FOSTER: Ils en produisent, mais le principal produit est le riz; viennent ensuite le millet, la glycine, d'innombrables variétés de légumineuses, de plantes-racines qui croissent en abondance et affectent les formes les plus bizarres.

M. SINCLAIR : Le ministre a-t-il trouvé quelque moyen d'amener les Chinois à abandonner le riz pour la farine canadienne? On prétend que le Chinois est réfractaire à toute nouveauté.

Tout le monde connaît la facétie de Charles Lamb qui raconte comment un Chinois arriva à manger du porc. La maison d'un Chinois prit feu et un cochon qui s'y trouvait périt dans l'incendie. En fouillant les ruines fumantes de sa demeure, le Chinois enfonça par mégarde ses mains dans le corps du cochon, et les ayant portées aussitôt à sa bouche, le premier de sa race, il goûta au rôti de lard. Alors, ce fut un mouvement général. Tous les Chinois du voisinage mirent le feu à leurs maisons pour manger du nouveau mets. A la fin, un philosophe déclara qu'il suffirait de faire rôtir le cochon sans brûler la maison.

Est-ce que le ministre a étudié la question de décider les Chinois à faire usage de froment au lieu de riz?

[M. G. E. Foster.]

M. FOSTER : Je suis bien sûr que mon moyen, si j'en avais un, n'arriverait pas à intéresser cette honorable assemblée autant que le récit historique que vient de nous faire notre collègue. Il a tant d'esprit que, s'il le veut bien, je suis tout prêt à affecter une partie de ce crédit pour l'envoyer en mission en Orient, car j'imagine que là où il échouerait nul autre ne pourrait espérer réussir.

Plaisanterie à part, je pense que certaines circonstances et la nécessité sont les meilleurs moyens d'éducation à cet égard.

M. OLIVER : Le ministre nous a dit ce qui pourrait se faire, mais il ne nous a pas renseignés sur ce qui se fait en réalité et sur l'importance de nos ventes de farine, de poisson et de bois aux Japonais. Quelle est l'importance de nos échanges commerciaux, approximativement? La Chine et le Japon sont-ils dans la même situation, vis-à-vis du Canada, que les Antilles, par exemple, où nos produits ont trouvé la place prise déjà par des concurrents établis depuis longtemps et qu'il faut déloger, sans parler des difficultés de s'imposer à la clientèle? Quelle est l'importance de nos envois de farine au Japon au regard de ceux des Etats-Unis? J'aimerais avoir le même renseignement en ce qui concerne nos exportations de bois et de poisson en Chine.

M. FOSTER: Comme je l'ai déjà dit, je ne possède pas encore la statistique pour le présent exercice, mais si l'honorable député veut bien se reporter à la 3e partie du rapport de mon département, il y trouvera des informations qui couvrent plusieurs années écoulées.

A première vue, je puis bien dire que nos relations commerciales avec le Japon se développent de plus en plus. Nos exportations sur la Chine et le Japon suivent également la voie ascendante. J'ai acquis la certitude, en visitant la Chine, que ce pays achète de nous de grandes quantités de farine et de bois, particulièrement de farines.

M. OLIVER: Les journaux ont publié, il y a quelque temps, que les farines du Canada chassaient le produit américain du marché chinois. Il y a lieu de nous en réjouir. Le ministre pourrait-il corroborer cette nouvelle que les farines canadiennes, à cause de leur supériorité, feraient une concurrence victorieuse aux farines provenant des Etats-Unis?

M. FOSTER: Sur la question de savoir si nos farines chassent les farines améri-

caines ou trouvent simplement des acheteurs plus nombreux, la statistique seule pourrait me renseigner exactement, mais je puis affirmer que nos farines sont en faveur sur le marché chinois.

Le Chinois et le Japonais ne cherchent point la première qualité dans la farine; ils achètent plutôt des farines de qualité inférieure et c'est là que la concurrence porte ses efforts. Ceci a de l'importance pour nos minotiers, car ils n'éprouvent aucune difficulté à écouler au pays leurs meilleurs produits; c'est le placement des farines inférieures qui est difficile.

M. OLIVER: Le ministre sait-il si le gros de nos envois de farine est consommé par les classes aisées ou par le peuple?

M. FOSTER: Les envois de farine sont consignés, comme la plupart des autres denrées, à des syndicats, et c'est avec eux qu'on traite et non avec le public directement.

Une fois qu'une grande et importante corporation s'est intéressée à la qualité ou à la marque de votre farine et qu'elle l'a acceptée, votre tâche est accomplie; la corporation en fait le placement. Quant à ceux qui mangent cette farine après son entrée dans le pays, je crois qu'elle se répand un peu partout; mais les qualités inférieures servent à la bonne classe et les meilleures qualités à la haute classe des Chinois, à peu près comme ici.

M. BOULAY: Monsieur le président, les remarques que vient de faire l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) sont très importantes et très judicieuses. Il n'y a pas de doute que les commissaires du commerce qui représentent notre pays à l'étranger ne peuvent pas nous rendre les mêmes services qu'ils pourraient rendre au Canada s'ils connaissaient bien nos ressources, et ils pourraient les connaître en visitant notre pays chaque année et en se mettant en rapport avec nos hommes d'affaires, plutôt que de se contenter, comme ils le font, d'envoyer des rapports.

Je voudrais savoir du ministre du Commerce quelle est la rétribution moyenne de ces agents en Angleterre, à Rotterdam et à Hambourg.

M. FOSTER: J'ai déjà dit que leur rétribution varie de $3,000 à $4,000 par année, selon le nombre d'années de service. L'agent à Hambourg est un nouveau titulaire et il touche $3,000. A Rotterdam, l'agent, qui est depuis plus longtemps au service du département, ayant été nommé en 1910, reçoit de meilleurs émoluments, et ainsi de suite, la rétribution étant proportionnée aux services rendus.

M. BOULAY: Si je comprends bien la liste, il n'y a pas de ces agents en France, en Italie, en Espagne ni en Allemagne.

M. FOSTER: Nous avons à Paris un agent commercial qui est l'un des mieux rétribués du personnel. Ses fonctions consistent surtout à s'occuper d'étendre le commerce, à recueillir des renseignements, à répondre aux questionneurs et à communiquer avec le département. A part cet agent général à Paris, nous n'avons pas d'autre agent commercial en France. En Italie, nous n'avons pas d'agent commercial, de même que dans la plupart des pays d'Europe. Nous étendons peu à peu ce service, et je n'ai pas cherché à l'étendre beaucoup, parce que je ne suis pas certain que l'entreprise soit sur un bon pied. Nous avons dépensé beaucoup d'argent et je crains que nous n'ayons pas obtenu les meilleurs résultats. Je vais lentement afin de trouver le meilleur plan d'action avant de répandre ce service dans d'autres pays. Mais j'ai pu conclure, par l'entremise du ministère des colonies, un arrangement avec le ministère des affaires étrangères grâce auquel les agents commerciaux du corps consulaire anglais représentant le Canada, partout où nous le voudrons, comme nos propres agents commerciaux, pour la réception des demandes de renseignements et la communication d'informations quant aux chances offertes au commerce canadien. Bien qu'ils doivent toujours considérer qu'il leur faut d'abord servir les intérêts du commerce anglais, on leur conseille et ordonne de répondre à ces demandes et de donner ces renseignements. Je suppose qu'un agent commercial d'un consulat anglais n'a jamais refusé de le faire, mais on ne leur avait jamais encore laissé entendre que c'était une partie de leurs fonctions et le Canada n'avait pas encore compris qu'il avait le droit de leur demander ces services.

En vertu de cette entente, je prends des arrangements avec les représentants anglais à Milan et à Gênes, et peut-être dans une autre ville d'Italie, pour qu'ils représentent le Canada dans ces lieux. La même chose a lieu dans divers pays d'Europe et quelques pays d'Asie où nous faisons actuellement un peu de commerce et à mesure que ce commerce grandira, nous appliquerons l'arrangement avec les consuls anglais.

M. A. K. MACLEAN: Avant que ce crédit soit voté, je voudrais obtenir du ministre des renseignements concernant les droits

sur le poisson salé et séché qui est importé au Portugal. Cette question offre quelque intérêt pour les Provinces maritimes d'où est expédiée une grande quantité de poisson salé. Le poisson séché d'Angleterre importé au Portugal est frappé d'un droit de 35 cents par quintal de plus que le poisson importé de Norvège, d'Allemagne ou d'Irlande. Les exportateurs canadiens de poisson salé et séché comprennent que ce supplément de droits est un obstacle réel à leur commerce. Je parle de ceci au ministre à cause d'un projet de résolution que la chambre de commerce d'Halifax a adopté et dont elle lui a transmis une copie pour examen à une époque où se négociait une nouvelle convention de commerce entre la Grande-Bretagne et le Portugal. Le ministre peut-il nous dire s'il a étudié cette question?

M. FOSTER: Oui. La Grande-Bretagne cherche depuis deux ans à négocier un traité avec le Portugal. Cela n'est pas encore fait. Pendant mon séjour en Angleterre, j'ai vu les représentants des ministères des affaires étrangères et des colonies, j'ai discuté avec eux la question que le gouvernement anglais doit régler pour nous. Tout a été confié a celui-ci.

Naturellement, le Portugal demandera un traitement "quid pro quo" de la Grande-Bretagne, si ce traité est conclu, et le Canada demandera aussi à être traité de la même façon; il demandera, par exemple, que son poisson bénéficie d'un traitement de faveur. Tout dépendra de la nature du traité.

M. OLIVER: Je voudrais savoir si notre commerce avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande augmente; quels produits nous exportons dans ces pays et quels sont ceux que nous en recevons?

M. FOSTER: Notre commerce avec l'Australie augmente tous les ans. Nous n'avons aucune convention préférentielle avec l'Australie, mais même dans les conditions présentes nous vendons dans ce pays en très grande quantités du papier d'imprimerie, des automobiles et autres véhicules de ce genre. Nous expédions aussi une certaine quantité de bois, et une grande variété d'articles manufacturés. A part cela nous envoyons des produits naturels, tels que des pommes. Les saisons en Australie et en Canada sont exactement à l'opposé. Lorsque les fruits sont mûrs ici, on est en hiver là-bas, et *vice versa*. Il y a lieu, je crois, d'établir un bon commerce entre les deux pays.

[M. A. K. Maclean.]

M. OLIVER: Exportons-nous beaucoup de pommes en Australie?

M. FOSTER: Ce commerce augmente. Je crois qu'il est assez considérable. Nous exportons certainement beaucoup de pommes à la Nouvelle-Zélande et cette exportation augmente rapidement.

M. OLIVER: Sont-ce des pommes de la Colombie-Anglaise ou des pommes de l'Est?

M. FOSTER: Ce sont en grande partie, je crois, des pommes de la Colombie-Anglaise; car il est bien moins coûteux d'expédier les fruits de la côte du Pacifique que ceux des provinces de l'Est. L'Australie nous envoit une certaine quantité de fruits secs. Dans une partie de l'Australie on cultive le raisin. Lorsque j'étais en Australie, j'ai visité des entrepôts de producteurs et de commerçants, d'où l'on expédiait à cette époque de grandes quantités de fruits secs, de raisins et autres produits de ce genre jusqu'à Winnipeg, et d'après ce que l'on m'a dit, ce commerce était assez satisfaisant. L'Australie nous expédie aussi de la viande, du beurre, et quelques produits de la ferme.

L'augmentation du commerce entre la Nouvelle-Zélande et le Canada a été très marquée des deux côtés. Nos exportations dans ce pays ont beaucoup augmenté, tandis que nos importations de beurre et de viandes sont aussi beaucoup plus fortes qu'autrefois.

Il y a une bonne différence entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Premièrement, nous avons une convention commerciale avec la Nouvelle-Zélande, tandis que nous n'en avons pas avec l'Australie, mais il y a une autre différence encore plus importante, c'est que l'industrie manufacturière est peu développée dans la Nouvelle-Zélande.

Il en résulte que nous lui envoyons un grand nombre de produits de nos manufactures, et ces exportations augmentent tous les jours. J'ai rencontré, dans mon voyage, à la Nouvelle-Zélande, des voyageurs de commerce de Sainte-Catherine et autres villes d'Ontario qui m'ont dit avoir obtenu plus de commandes qu'ils n'espéraient.

M. OLIVER: Exportons-nous beaucoup d'instruments aratoires en Australie et à la Nouvelle-Zélande?

M. FOSTER: Oui, les instruments aratoires du Canada tiennent le marché en Australie et dans la Nouvelle-Zélande. Nous exportons beaucoup de moissonneuses dans

ces deux pays. Nous exportons aussi des automobiles en grande quantité, et beaucoup de papier. Nous faisons presque tout le commerce de papier de l'Afrique du Sud, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

M. GRAHAM: Lorsque nous arriverons à l'item 354, je puis assurer mon honorable ami qu'il y aura beaucoup de discussion. Si nous adoptions, par exemple, les trois premiers item et ensuite ajourner?

M. FOSTER: L'item 353 est simplement une affaire de routine; il en est de même de l'item 355. Nous pourrions voter ces item, de même que l'item 356 qui date de temps immémorial; aussi l'item 361.

Traitements et dépenses casuelles dépendant de la loi des mesureurs de bois, $11,000.

M. BOULAY: S'agit-il ici de la commission régulière des mesureurs de bois?

M. FOSTER: Oui; il y a un chef à $1,500; un commis aux écritures à $750, et six mesureurs à $700, ce qui forme un total de $6,450. Il y a ensuite $2,200 pour les mesureurs à la retraite.

M. BOULAY: Est-ce là la commission régulière des mesureurs de bois?

M. FOSTER: Oui, c'est la commission qui est sous la direction de la chambre de commerce de Québec.

(Le comité fait rapport de ses travaux.)

Sur la proposition de M. Borden, la séance est levée à onze heures et demie du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mercredi, 18 février 1914.

La Chambre s'ouvre à deux heures, sous la présidence de M. l'Orateur.

QUESTIONS.

(Les questions comportant réponse de vive voix sont indiquées par une astérisque.)

PREPOSES DES DOUANES A NEWPORT.

M. BOIVIN demande:

1. M. Geo. J. Ryan est-il à l'emploi du département des Douanes à Newport (Vermont)?
2. Dans la négative, quand a-t-il été destitué?
3. A la demande de qui l'a-t-il été?
4. Quel était le chiffre de ses appointements?
5. Qui l'a remplacé?
6. Quelle rémunération son successeur reçoit-il?

M. J. D. REID:

1. Non.
2. Le 31 août 1912.
3. Il a été employé, à titre provisoire, et son utilité a cessé, en conformité d'une lettre autorisant sa nomination, à titre de surnuméraire, à la discrétion du ministre.
4. $4 de rémunération quotidienne.
5. Charles A. Boright.
6. $4 de rémunération quotidienne.

M. BOIVIN demande:

1. M. Charles Hamlin est-il au service du département des Douanes à Newport, Vermont?
2. Dans la négative, quand a-t-il été destitué?
3. Qui a demandé sa révocation?
4. Quelle rémunération avait-il?
5. Qui l'a remplacé?
6. Quels appointements son successeur reçoit-il?

M. J. D. REID:

1. Non.
2. Le 4 octobre 1912.
3. A été au service à titre temporaire et son utilité à cessé, en conformité d'une lettre autorisant l'utilisation de ses services provisoirement, subordonnément à la discrétion du ministre des Douanes.
4. $4 de rémunération quotidienne.
5. Frank S. Baker.
6. $4 de rémunération quotidienne.

LE TRANSCONTINENTAL NATIONAL—LE TUNNEL DE SAINT-MALO.

*M. GRAHAM demande:

Quelle est le coût estimatif du tunnel projeté d'un point du Transcontinental national entre le pont de Québec et le terminus Champlain, et qui se reliera aux ateliers de Saint-Malo?

M. BORDEN: En l'absence du ministre des Chemins de fer, je pourrais rappeler à l'honorable député que le coût estimatif des travaux projetés n'est pas porté à la connaissance du Parlement dans le cours ordinaire des choses, tant qu'on n'a pas procédé à l'examen des soumissions.

LES TRAVAUX DU PORT DE RED-HEAD.

M. SINCLAIR demande:

1. A-t-il été fait des travaux de dragage ou autres améliorations à ou près de Red-Head-Harbor, comté de Guysborough (N.-E.) en 1913?
2. Dans l'affirmative, quel était le contremaître de ces travaux?
3. Combien ont coûté ces travaux?
4. Qu'a-t-on payé au contremaître?
5. Quels sont les noms des ouvriers qui ont été employés à ces travaux; combien ont-ils fourni de journées de travail et combien a-t-on payé à chacun d'eux?
6. Les travaux sont-ils terminés?

M. ROGERS: Le département n'a aucun renseignement au sujet de travaux faits à Red-Head (N.-E.) en 1913. Les seuls

travaux de dragage faits à Guysborough ont eu lieu à Port-Mulgrave. Une dépêche a été expédiée à l'ingénieur dirigeant, lui demandant des renseignements.

LA RESERVE INDIENNE DE SAINT-PIERRE.

M. OLIVER demande :

1. Quand la réserve indienne de Saint-Pierre a-t-elle été cédée?
2. Combien d'Indiens de la bande de Saint-Pierre y a-t-il sur la réserve de Fisher-River?
2. Combien en reste-t-il à la réserve de Saint-Pierre?
4. Quelle étendue de terrain sur la réserve de Saint-Pierre le Gouvernement a-t-il vendue?
5. Quelle étendue de terrain sur la réserve de de Saint-Pierre les Indiens, individuellement ont-ils vendue?
6. Quelle étendue de terrain les Indiens possèdent-ils encore de droit personnel?

M. ROCHE :

1. Le 24 septembre 1907.
2. Trois cent cinquante-trois, d'après la feuille d'émargement des pensions.
3. Huit cent soixante-seize, d'après la feuille d'émargement des pensions de 1913.
4. 15,123.27 acres.
5. Le département ne sait rien de précis à cet égard.
6. Le département ne sait rien de précis à cet égard.

LE SERVICE DE TRANSPORT POSTAL D'EDMONTON ET FORT-GEORGE.

*M. OLIVER demande :

1. Un service postal a-t-il été établi sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique entre Edmonton et Fort-George?
2. Dans l'affirmative, ce service est-il quotidien ou hebdomadaire?
3. Comprend-il le transport des colis?
4. Dans l'affirmative, quels sont les prix de transport des colis jusqu'à vingt-cinq livres?

M. PELLETIER :

1. Un service postal a été établi sur le Grand-Tronc-Pacifique entre Edmonton et McBride à 145 milles à l'est de Fort-George. La question de savoir s'il importe d'étendre le service postal de McBride à Fort-George est en ce moment à l'étude au ministère.

2. Service quotidien, sauf le dimanche, d'Edmonton à Edson; distance, 130 milles. Service tri-hebdomadaire, d'Edson à McBride: distance, 212 milles.

3. Oui.

4. On n'accepte nulle part au Canada les colis jusqu'à concurrence de vingt-cinq livres; la limite de poids étant de six livres pour les trois premiers mois, et plus tard de onze livres.

[M. Rogers.]

RAPATRIEMENT ET EXCLUSION D'IMMIGRANTS.

M. OLIVER demande .

1. Quel est le nombre des immigrants rapatriés sous le régime de la loi d'immigration au cours des années civiles 1911, 1912 et 1913?
2. Quel a été pendant cette période, le nombre d'immigrants renvoyés dans leur pays d'origine aux Iles Britanniques, sur le continent européen, et autres contrées, respectivement?
3. A combien d'immigrants a-t-on refusé l'admission à des ports de mers durant chacune de ces trois années?
4. Quel est le nombre d'immigrants exclus venant des Iles Britanniques, de l'Europe continentale, des Etats-Unis et d'autres contrées?

IMMIGRANTS RAPATRIES.

M. ROCHE:

1 et 2.

—	Aux Iles Britanniques.	Au continent européen.	Aux autres pays.	Totaux.
1910-11.....	458	106	220	784
1911-12.....	540	129	290	959
1912-13.....	559	258	464	1,281
1913-14 (9 m)	756	365	382	1,503

REFUS D'ADMISSION AUX PORTS MARITIMES.

3 et 4.

—	Des Iles Britanniques.	Du continent européen.	Des Etats-Unis.	Des autres pays.	Totaux.
1910-11.....	233	1,645	20	312	2,210
1911-12.....	227	648	2	95	972
1912-13.....	161	478	14	103	796
1913-14 (9 m.)	153	1,347	9	113	1,622

EMPLACEMENT DE LA SALLE D'EXERCICE DE VANCOUVER.

M. PROULX demande:

1. Quel est l'agent du Gouvernement qui a acheté le pâté de maisons 43, T.F. 264 A, Vancouver, en vue d'y ériger une salle d'exercice?
2. Quand cet agent a-t-il reçu ses instructions?
3. De quelle manière sera-t-il payé?
4. Quelle somme a été payée au dit agent, et à quel compte a-t-elle été portée?
5. Le dit agent avait-il des intérêts personnels dans quelqu'un des dits terrains achetés?
6. Le dit agent est-il parent de Mme McSpadden de qui a été achetée la plus forte partie du bloc? Dans l'affirmative, quel est son degré de parenté?
7. Quelle commission ou rémunération a été, ou devait être payée au dit agent au sujet de l'achat des lots 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 21, 22, 23 et 24?
8. Le dit agent a-t-il été remboursé de certains deniers par lui payés pour obtenir des options sur quelques-uns des dits lots en janvier 1913, ou a-t-il reçu quelque somme ou allocation à cet effet?

9. Dans l'affirmative, quelles sommes lui ont été payées, remboursées ou allouées, et pour quels lots les dits paiements, remboursements ou allocations ont-ils été faits?

M. HUGHES: Il n'y a pas eu d'agent du Gouvernement chargé d'acheter le terrain en vue de construire une salle d'armes. M. G. H. Cowan a été l'avocat du département de la Milice et de la Défense.

ATLANTIC, QUEBEC AND WESTERN RAILWAY.

M. MARCIL demande:

1. Le chemin de fer de l'Atlantique, de Québec et de l'Ouest est-il en opération cet hiver entre New-Carlisle et Gaspé? Dans l'affirmative, par qui est-il exploité?

2. Y a-t-il eu interruption du service et pendant combien de temps?

3. De quelle manière et par qui les malles ont-elles été transportées pendant cette interruption, et des soumissions ont-elles été demandées pour ce service?

M. PELLETIER:

1. Par l'Atlantic, Quebec & Western Railway Company.

2. Aucune interruption à la connaissance du département, sauf quelque retard dû aux conditions atmosphériques.

3. Répondu au n° 2.

TRAVAUX PUBLICS DANS BONAVENTURE.

M. MARCIL demande:

1. Quelles sommes ont été dépensées pour travaux publics dans le comté de Bonaventure (P.Q.), depuis le 11 octobre 1911?

2. Des deniers ainsi dépensés, quel montant a été inscrit dans le budget de 1911-12?

3. Quel montant a été dépensé pour des travaux publics auxquels il n'avait pas été pourvu dans le dit budget de 1911-12?

M. ROGERS:

1. $53,350.42.

2. Pont de Matapedia, $4.10; rivière Bonaventure, $5,000; quai de Carleton, $1,500; New-Carlisle, $117.24; New-Richmond, $1,366.68; Paspébiac-Est, $5,000; Port-Daniel, $1,200; Saint-Charles de Caplan, $5,000; Shigawake, $499.85; total, $19,687.87.

2. Anse aux Gascons, $6,272.40; île Bonaventure, $89.29; rivière Bonaventure, $4,349.31; quai de Carleton, $1,059.72; rivière Caplan, $1,352.15; Cross-Point, $2,556.17; Maria, $9,284.79; route de Matapedia, $998.99; Paspébiac-Est, $2,181.94; Port-Daniel, $2,887.96; Saint-Charles-de-Caplan, $2,292.90; Saint-Godefroy, $337.93; total, $53,350.42.

BIBLIOTHEQUES DANS LES BUREAUX DE POSTE.

M. BUCHANAN demande:

1. Le premier ministre a-t-il reçu quelque correspondance émettant l'idée d'établir des bibliothèques dans les bureaux de poste ruraux du Canada?

2. Que pense le Gouvernement de l'idée, et y a-t-il possibilité d'établir de telles bibliothèques?

M. BORDEN:

1. Certaines communications ont été reçues.

2. La question est à l'étude.

ENTREPRISE DU COURRIER A SAINTE-BRIGIDE.

M. DEMERS demande:

1. Le département des Postes a-t-il reçu, dans le cours de l'année dernière, une plainte de Israël Deslauriers concernant l'octroi du ou des contrats de transport de la malle rurale dans la paroisse de Sainte-Brigide, comté de Saint-Jean-et-Iberville?

2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de cette plainte?

M. PELLETIER:

1. Non.

2. Répondu au n° 1.

LE RECEVEUR DES DOUANES A SAINT-JEAN (P.Q.).

M. DEMERS:

1. Quel est le salaire du percepteur du revenu à Saint-Jean (P.Q.)?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'augmenter ce salaire et de le fixer à un montant plus en rapport avec le coût actuel de la vie?

M. J. D. REID:

1. $1,600.

2. Les intentions du Gouvernement seront arrêtées quand les subsides de 1914-15 seront à sa disposition.

LE COMMISSAIRE DUCHEMIN.

M. SINCLAIR:

1. Au sujet de la déclaration de H. P. Duchemin, commissaire, contenue dans un certain état soumis à la Chambre, relativement au renvoi de R. Conroy, maître de poste, de Country-Harbour (N.-E.), et dans laquelle on lit le paragraphe suivant, savoir:

"Un certain M. Floyd, qui est, dit-on, avocat de la ville, a demandé la permission de représenter un des accusés, à l'audience. "J'ai refusé cette permission", m'appuyant en cela sur le précédent créé par M. J. T. Ross, le commissaire nommé en 1896-97, pour remplir les mêmes fonctions. J'avais déjà, des mois auparavant, refusé d'entendre des avocats parce que cela aurait été de nature à prolonger les séances outre mesure, et à retarder l'enquête sur toutes les causes à entendre. Mon attitude en cette circonstance a été par la suite approuvée par le ministère au nom duquel je faisais enquête."

2. Quel ministère a ainsi approuvé le commissaire Duchemin d'avoir refusé à un avocat d'agir comme conseil dans le cas de personnes accusées d'ingérence politique?

M. J. D. REID: Le département des Douanes n'a donné aucune instruction autorisant un refus opposé à un avocat d'agir comme conseil pour des personnes accusées d'ingérence politique.

INTERCOLONIAL—ACQUISITION D'UNE PROPRIETE A MONCTON.

* M. EMMERSON:

1. Le chemin de fer intercolonial a-t-il acquis de la succession de feu Peter S. Archibald I.C., un immeuble résidentiel à Moncton? S'il en est

ainsi, qui en a négocié l'achat, quel en a été le prix et à qui a-t-il été payé?

2. Quand la propriété a-t-elle été évaluée, et l'a-t-elle été par des valuateurs spécialement nommés? S'il en est ainsi, qui les a nommés, quels en sont les noms et les résidences respectifs? Quelle a été leur rémunération? Quel est le coût total de l'évaluation et des dépenses et frais encourus pour obtenir le titre de la propriété?

3. La propriété est-elle maintenant occupée par F. P. Brady, surintendant général de l'Intercolonial? A-t-elle été achetée dans le but de lui servir de résidence, et l'occupe-t-il à ce titre actuellement? Paie-t-il un loyer, et quel est ce loyer par mois ou par année?

4. Des réparations y ont-elles été faites? Dans l'affirmative, quelle a été la nature de ces réparations et quel en a été le coût total?

5. Y a-t-on employé des ouvriers de l'atelier des voitures de l'Intercolonial? S'il en est ainsi, qui sont ceux qui y ont travaillé, quels en ont été les gages, et quel a été le coût total de la main-d'œuvre ainsi utilisée?

6. Pour ces réparations, est-ce que l'on a employé du bois de service provenant des chantiers de l'Intercolonial, et quel en était le coût? Sont-ce des employés du chemin de fer qui ont transporté ce bois des chantiers à l'immeuble, et comment?

7. A ce jour, à combien s'élève le coût total de la propriété en question?

8. Le Gouvernement sait-il que feu P. S. Archibald avait payé $1,200 pour la dite propriété qu'il avait achetée de feu John Murphy, contremaître, paiemaître ou autrement fonctionnaire de l'Intercolonial?

9. Depuis combien de temps existait la maison faisant partie de cet immeuble? Quand avait-elle été construite tout d'abord? Est-ce vers l'époque de la fin de la construction, ou pendant la construction du chemin de fer European and North American qui, après la confédération, est devenu partie de l'Intercolonial?

M. COCHRANE:

1. L'Intercolonial n'a pas acheté de propriété à Moncton de la succession de feu Peter S. Archibald, mais en a acheté une appartenant à Mme Clara G. Archibald, veuve de feu Peter S. Archibauld. L'achat a été le résultat d'une offre directe par écrit de la propriétaire aux autorités du chemin de fer. Le prix de $25,000 ou 82 cents par pied carré a été payé à Mme Clara G. Archibald.

2. L'évaluation de la propriété a été faite par deux estimateurs, Lester H. Higgins et Wesley McAnn, tous les deux de la ville de Moncton, nommés par R. Hewson, agent du ministre de la Justice, chargé de se procurer les titres de propriétés. Les estimateurs ont été payés $10 chacun, en tout $142.60.

3. La propriété est occupée maintenant par F. P. Brady, directeur général des chemins de fer du gouvernement canadien. Elle a été achetée pour détourner la rue Archibald et pour réduire le montant de l'indemnité qui serait payable comme dommages par suite de la construction des abords du tunnel souterrain projeté pour la rue Principale, dont la dépense a été prévue dans les crédits de l'an dernier; le reste de la propriété, sur laquelle s'élève la construction, doit être vendu après l'achèvement du chemin souterrain. Un loyer de $25 par mois est demandé et payé pour la propriété.

4. Des réparations générales ont été faites à la maison qui se trouve sur la propriété pour une somme de $2,900.

5. Oui, charpentiers, peintres, ferblantiers, maçons, journaliers, aux taux réguliers des salaires, le coût total de l'ouvrage étant de $2,080.86, lequel montant est compris dans les réparations générales citées au n° 4.

6. Oui, au coût de $300, lequel montant est compris dans les réparations générales citées au n° 4. Le bois a été transporté des chantiers à bois à la propriété par des wagons de transport et des chariots.

7. $28,042.60.

8. Le département n'a pas de renseignements.

9. Le département n'a pas de renseignements.

INTERCOLONIAL—ACHAT DE BOIS.

M. BOYER demande:

1. Depuis le 1er novembre 1913 le Gouvernement a-t-il acheté des madriers ou autres matériaux de la compagnie John Fenderson et Cie de Sayabec?

2. Si oui, à quel prix et sur l'ordre de qui ces matériaux ont-ils été achetés et des soumissions ont-elles été demandées avant de faire l'achat?

M. COCHRANE:

1. Oui.

2. Madriers d'épinette, T. et G., rabotés sur une face, à $21 le mille pieds; bois de dimension, épinette à $19, $20, $21 et $25 par mille pieds, suivant la grandeur, achetés sur l'ordre de l'agent général des bois et traverses. Cet ordre étant urgent, n'a pas été précédé de demandes de soumissions, mais on a demandé à onze maisons de faire des offres et la plus basse a été acceptée.

L'INTERCOLONIAL — EMBRANCHEMENT SUNNYBRAE-GUYSBOROUGH.

M. SINCLAIR demande:

1. Un parti d'explorateurs est-il actuellement employé à faire le levé du chemin de fer d'embranchement projeté entre Sunny-Brae (N.-B.) et Guysborough?

2. Dans l'affirmative, qui est en charge du parti, et quelles sont les personnes qui agissent comme assistants, s'il en est?

3. Le département des Chemins de fer et des Canaux a-t-il envoyés en aucun temps un expert pour s'enquérir du trafic sur la ligne projetée? Dans l'affirmative, quel est cet expert?

4. Cet expert, s'il en est, a-t-il adressé un rapport au département?

M. COCHRANE:

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.
3. Oui. A. J. Gray.
4. Le rapport n'est pas encore terminé.

L'INTERCOLONIAL—TAUX DE TRANSPORT DU POISSON FRAIS.

M. SINCLAIR demande:

1. Quel est actuellement le tarif local du transport du poisson frais sur l'Intercolonial par cent livres, entre Mulgrave et New-Glasgow, Mulgrave et Truro et Mulgrave et Amherst (N.-E.)?
2. Quel était ce tarif, sur le dit Intercolonial, pour le poisson frais, par cent livres, entre les mêmes localités avant le mois d'octobre 1911?

M. COCHRANE:

1. Tarif actuel pour le transport du poissont frais: de Mulgrave à New-Glasgow, 26 cents par 100 lbs., pour moins de chargement de wagon; 16 cents par 100 lbs., pour chargement de wagon. De Mulgrave à Truro, 32 cents par 100 lbs., pour moins de chargement de wagon; 20 cents par 100 lbs., pour chargement de wagon. De Mulgrave à Amherst, 36 cents par 100 lbs., pour moins de chargement de wagon; 20 cents par 100 lbs, pour chargement de wagon.

2. Antérieurement au mois d'octobre 1911, le tarif pour le même transport était: de Mulgrave à New-Glasgow, 24 cents par 100 lbs., pour moins de chargement de wagon; 15 cents par 100 lbs., pour chargement de wagon. De Mulgrave à Truro, 30 cents par 100 lbs., pour moins de chargement de wagon; 19 cents par 100 lbs., pour chargement de wagon. De Mulgrave à Amherst, 34 cents par 100 lbs., pour moins de chargement de wagon; 21 cents par 100 lbs., pour chargement de wagon.

INTERCOLONIAL—BAC A VAPEUR DE POINTE TUPPER ET MULGRAVE.

M. SINCLAIR demande:

1. Un marché a-t-il été fait pour la construction d'un bac à vapeur pour l'Intercolonial, entre Mulgrave et Pointe-Tupper?
2. Dans l'affirmative, quels sont les entrepreneurs?
3. Quel prix est mentionné dans le marché?
4. Quand ce navire sera-t-il livré?
5. Quelles sont ses dimensions comparées à celles du "Scotia"?

M. COCMRANE:

1. Oui.
2. Sir W. G. Armstrong, Whitwordth et Cie, limitée, Newcastle-on-Tyne, Angleterre.
3. 71,000 louis sterling.
4. Il est stipulé dans le marché que ce navire devra être parachevé dans les chantiers des entrepreneurs, à Newcastle-on-Tyne, Angleterre, le 1er janvier 1915. S'il était nécessaire de livrer le navire pendant que les taux d'assurance pour la saison d'hiver sont en vigueur, nous aurons à payer 5,000 louis en plus. La date de la livraison finale, à Mulgrave (N.-E.), est laissée à la discrétion du département.
5. Le nouveau navire aura 18 pieds de plus long que le Scotia et pourra transporter trois wagons de plus.

L'INTERCOLONIAL—ENGAGEMENT DE THOMAS WILLIAMS.

M. TURGEON demande:

1. Thomas Williams, ci-devant trésorier du chemin de fer intercolonial, a-t-il, en aucun temps depuis le 1er octobre 1911, été employé par l'adminnistratnion du chemin de fer, soit temporairement, soit d'une autre manière permanente? Dans l'affirmative, quels ont été les services rendus, quels montants lui ont été payés chaque année, et quel est le montant total ainsi payé?
2. Pendant la période sus-mentionée, a-t-il été à l'emploi de quelque département du Gouvernement? Dans l'affirmative, quels services a-t-il rendus et quelle compensation lui a été payée?
3. Le dit Thomas Williams reçoit-il une pension ou allocation de retraite annuelle en vertu de quelque statut du Canada? Dans l'affirmative, quel montant reçoit-il, et à même quel fonds est-il payé?
4. Quelle est la totalité des montants qui lui ont été payés depuis sa retraite comme trésorier du chemin de fer intercolonial?

M. COCHRANE:

1. Oui. Il a été nommé par arrêté ministériel, le 2 décembre 1911, pour faire l'inventaire et l'évaluation des magasins, des approvisionnements, du matériel roulant, des machines et de l'outillage appartenant à l'Intercolonial et au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Il a touché $1,100.89 en 1911-1912 et $3,373.79 en 1912-1913, total, $4,474.68.

2. Répondu sous le n° 1, en ce qui concerne le département des Chemins de fer et des Canaux.

3. Oui. Il reçoit $1,782 par année, en vertu de la loi concernant les pensions de retraite.

4. Du premier septembre 1908, au 31 janvier 1914, il a reçu, à titre de pension de retraite, $9,652.50; pour les services mentionnés sous le n° 1, $4,474.68; total, $14,127.18.

L'INTERCOLONIAL—SAMUEL KING ET WILLIAM AIRD.

M. TURGEON demande:

Samuel King et William Aird ont-ils été en aucun temps employés permanemment ou temporairement par le chemin de fer intercolonial? Dans l'affirmative, pendant combien de temps depuis le 1er octobre 1911, quelle était la nature des services rendus et les montants qui leur ont été payés respectivement à titre de compensation?

M. COCHRANE:

1. Oui. Samuel King a été employé par T. William, avec l'assentiment du dépar-

tement pour l'aider à faire l'inventaire du matériel roulant de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. —92 jours. Il a reçu en 1911-1912, $427; en 1912-1913, $462.10; total, $889.10. William Aird a été employé par T. William, avec l'assentiment du département, pour l'aider à faire l'estimation du matériel de traction de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.—36 jours. Il a reçu en 1912-1913, $290.05. Il a aussi été employé temporairement pour faire l'examen des locomotives construites aux usines des locomotives canadiennes à Kingston, pour l'Intercolonial. Il a reçu $521.43.

INTERCOLONIAL—COUT DE LA COMMISSION D'ENQUETE.

*M. GRAHAM demande:

1. Les commissaires nommés pour faire une enquête sur la construction du Transcontinental ont-ils terminé leurs travaux? Dans l'affirmative, à quelle date?
2. Quelle est la somme totale d'argent dépensée pour cette enquête?
3. Quel montant a été payé à chaque commissaire, jusqu'à date?
4. Combien est encore dû à chacun d'eux?

M. COCHRANE:

1. Oui, le rapport des commissaires a été déposé sur le bureau de la Chambre des communes le 11 février 1914.

2. $63,388.45.

3. A M. F. P. Gutelius, $27,465.48; à M. G. Lynch Staunton, $24,038.01; autres dépenses pour aides et écritures, $11,884.96.

4. Toutes les factures présentées ont été acquittées.

L'INTERCOLONIAL—SERVICE ENTRE OXFORD ET PICTOU.

M. E. M. MACDONALD demande:

Le Gouvernement se propose-t-il de changer le mode de circulation des trains sur la ligne désignée sous le nom de Ligue Courte entre Oxford-Junction et Pictou, en faisant circuler des trains d'entier parcours à partir de New-Glasgow et Stellarton, et retour, au lieu de Pictou, comme cela s'est toujours fait?

M. COCHRANE: Non:

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

M. McCraney.—Un état indiquant combien de villes dans la province d'Ontario ont une population supérieure à celle de la ville de Chesley dans le district électoral de Bruce-sud, qui était de 1,734, d'après le dernier recensement et dans combien de ces villes des boîtes aux lettres ont été installées dans les rues.

M. Sinclair.—Copies de tous télégrammes et lettres adressés ou écrits par G. A. R. Rowlings, de Sydney (N.-E.), Arthur McDonald, de Sherbrooke (N.-E.) et J.L. Hattie, de Caledonia (N.-E.), soit au ministère de la Milice et de la Défense, soit au ministre de la Milice, soit à un fonctionnaire quelconque au sujet des gratifications aux volontaires ayant servi lors des invasions féniennes, ainsi que toutes réponses à ces lettres et télégrammes.

M. Boulay.—Copie de toutes correspondances, enquêtes ou autres documents concernant la perte d'un cheval tué sur l'Intercolonial le 10 septembre dernier, lequel appartenait à Johnny Roy, d'Amqui.

M. Graham.—Copie du contrat accordé à M. Gosselin pour la construction des ateliers des voitures et des remises à locomotives à Saint-Malo, et de tous les télégrammes, lettres et correspondance entre le département et M. W. J. Press, ingénieur-mécanicien, ou l'ingénieur en chef, relativement au changement apporté au prix de 85 cents par verge cube pour l'excavation ordinaire, qui a été porté à $2.30 par verge cube pour la terre gelée.

M. Hughes (King).—Copie de tous les mémoires, accusations, plaintes, correspondance et télégrammes, relatifs aux fonctionnaires de l'un quelconque des départements de l'Etat renvoyés du service, dans la province de l'île du Prince-Edouard, depuis le 10 octobre 1911, y compris le nombre de ces fonctionnaires; copie des rapports des enquêtes tenues au sujet des accusations portées; relevé faisant connaître les dépenses entraînées par chaque enquête, les noms des personnes nommées aux postes devenus vacants, et la nature des recommandations produites en faveur des nouveaux titulaires.

M. Demers.—Copie de tous documents, requêtes, lettres, télégrammes, etc., échangés entre qui que ce soit et le département des Postes concernant l'établissement de la poste rurale dans la paroisse de Sainte-Marguerite de Blairfindie, dans le comté de Saint-Jean d'Iberville, y compris tous documents, lettres et télégrammes, etc., qui se rapportent aux contrats de transport de la malle rurale dans la dite paroisse.

DEPOT DE RAPPORTS ET DE DOCUMENTS.

Rapport intérimaire de la commission du chemin de fer transcontinental national, jusqu'au 31 décembre 1913, déposé par l'honorable Frank Cochrane.

Procès-verbal des dépositions prises en Australie par la commission royale des Dominions, première partie; procès-verbal des dépositions prises en Australie par la commission royale des Dominions, deuxième partie; procès-verbal des dépositions prises dans la Nouvelle-Zélande; deuxième rapport intérimaire de la commission royale des Dominions, déposés par l'honorable George E. Foster.

M. FOSTER: Le premier rapport intérimaire comprenait simplement la couverture du premier volume des dépositions. Le premier rapport véritable, fait par la commission, est celui que je dépose en ce moment sur le bureau de la Chambre.

LE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN EN AUTRICHE.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville) demande :

Copie de toute la correspondance et de tous les documents en général échangés entre le Gou-

vernement et les autorités britanniques, au sujet de la fermeture des bureaux de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à Vienne et à Trieste, en Autriche.

Je n'ai pas besoin d'expliquer qu'en déposant cette motion, je ne me fais pas l'avocat du Pacifique-Canadien. Je signale ce fait à la Chambre, parce qu'il me semble que cette question implique la position d'une grande corporation canadienne à l'étranger et qu'elle concerne tous les sujets britanniques, qu'ils habitent le Canada, l'Australie ou la Nouvelle-Zélande, ou qu'ils soient nés dans les Iles-Britanniques mêmes. La façon dont on en a agi à l'endroit du Pacifique-Canadien, en cette occurrence, a soulevé beaucoup de mécontentement, en Angleterre et au Canada. Les membres de cette Chambre connaissent parfaitement, à n'en pas douter, les faits qui se rattachent à cette question, mais on me pardonnera de rappeler les circonstances qui ont marqué la fermeture des bureaux du Pacifique-Canadien, à Vienne et à Trieste. Tout d'abord, nous savons que le Pacifique-Canadien, après avoir complété, pour ainsi dire, son installation, au Canada, décida d'établir un service direct de navires entre le port de Trieste, Autriche, et le Canada. Nous n'ignorons pas non plus que le Pacifique-Canadien a inauguré, en territoire autrichien, un service spécial de wagons d'observation pour les touristes, innovation qui est à l'honneur de cette grande corporation et qui a servi à faire connaître le Canada et les produits canadiens.

Toutefois, la question qui se rapporte au cas présent relève plutôt du service des steamers de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Celle-ci avait organisé un service pour transporter non seulement les passagers touristes, mais encore ceux d'entrepont et les marchandises. Le gérant général du chemin de fer Pacifique-Canadien, en Autriche-Hongrie, était M. Altman, un citoyen américain, si je ne me trompe, mais qui remplissait en ce pays la fonction dont je viens de parler. La compagnie comptait encore d'autres agents, dans différentes parties de l'Autriche. Ces personnes devaient surveiller les opérations de la compagnie; en vérité, l'organisation du Pacifique-Canadien, sous ce rapport, ne différait pas sensiblement de celle des autres compagnies de transport.

Au cours du mois de novembre dernier, on informa la presse de ce pays que les bureaux du chemin de fer Canadien du Pacifique, en Autriche, avaient été fermés; que la police avait saisi tous les documents qui s'y trouvaient et que le gérant général du chemin de fer Canadien du Pacifique, M. Altman, avait été mis sommairement en état d'arrestation, sans qu'on lui eût donné le moindre avis à cet effet, bien que cet homme fût éminemment connu par toute l'Autriche. Le prétexte allégué pour la mise de M. Altman en état d'arrestation, pour la fermeture des bureaux du Canadien du Pacifique et pour la saisie de tous les documents, c'était qu'une infraction avait été commise dans les règlements relatifs à l'émigration édictées par l'Autriche. On affirmait ouvertement que les agents du Canadien du Pacifique avaient engagé des jeunes gens d'origine autrichienne à émigrer au Canada, ce à l'encontre des lois militaires de l'Autriche. Il convient de dire que cette accusation fut niée et qu'on la repoussa avec succès.

A propos des statistiques de l'émigration d'Autriche au Canada, par le chemin de fer Canadien du Pacifique et aussi par des lignes qui font concurrence à ce chemin de fer, il sera peut-être utile que j'indique les états qui se rapportent à ce détail important. Il est établi, hors de tout doute, que du 1er janvier 1913 au 30 septembre 1913, le Canadien du Pacifique a transporté 30,850 personnes qui ont fait la traversée en première, en seconde et en entrepont. De ce nombre total on n'a compté que 11,860 passagers d'origine autrichienne. La balance se composait de Russes, de Ruthènes et d'émigrants venus des territoires adjacents.

Que dire des compagnies rivales? Il est bien connu qu'il existe, dans l'Europe continentale, une coalition très puissante composée de ces compagnies bien connues dont je donne les noms: la North German Lloyd, la Hamburg-American, la Holland-Amerika et la Red-Star. Toutes sont sous la haute main de Herr Balin, financier allemand distingué et influent.

Il est prouvé que cette coalition austro-allemande a transporté, au cours de ce même laps de temps dont j'ai parlé au sujet du Canadien du Pacifique, c'est-à-dire du 1er janvier au 30 septembre 1913, 460,000 passagers d'entrepont dont—s'il faut en croire les calculs du "Times", de Londres—50 p. 100 étaient des sujets autrichiens.

M. BORDEN: Les états fournis par l'honorable député revêtent-ils un caractère officiel?

M. LEMIEUX: Je prends ces chiffres dans le "Times", de Londres, et je pourrais les communiquer à mon très honorable ami, au cours de ce débat.

L'hon. GEORGE E. FOSTER: Mon honorable ami sait-il si les chiffres qu'il a

tirés du " Times ", de Londres, ont été réellement obtenus, quant à leur source, au cours des enquêtes tenues par le comité nommé par le parlement autrichien?

M. LEMIEUX: Je ne le crois pas, parce qu'ils furent publiés à une date antérieure à celle où l'on a tenu cette enquête, mais je tiens pour admis que le " Times ", lorsqu'il s'agit d'un article de rédaction, ne saurait rien publier que d'exact. Par tout l'univers, on tient le " Times " pour un des journaux les mieux renseignés.

M. FOSTER: Je n'ai pas mis cela en doute.

M. LEMIEUX: Non. Ces chiffres furent publiés avant la date où le gouvernement autrichien institua l'enquête en question.

M. BORDEN: Comme mon honorable ami le sait, l'exactitude de ces chiffres n'a jamais été mise en doute, n'est-ce pas?

M. LEMIEUX: Non. Il devint parfaitement clair, après la mise en arrestation sommaire de M. Altman, que toute la difficulté n'était ni plus ni moins que le résultat d'une querelle entre des intérêts opposés. Dès qu'on eut accusé le Canadien du Pacifique de violer la loi autrichienne relativement à l'émigration, la presse de Londres et celle du Canada publièrent simultanément une déclaration officielle venue de Montréal. Cette publicité fut autorisée, si je ne me trompe, par sir Thomas Shaughnessy. Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je lirai ce document:

Constatant qu'il semble exister une fausse interprétation notable sur la situation du Pacifique-Canadien, dans l'Europe continentale, il serait utile d'expliquer que, quant à ce qui se rattache au service des passagers, des instructions sévères ont été adressées à tous les agents du Pacifique-Canadien, par tout le continent européen, de s'en tenir strictement à la lettre de la loi en vigueur dans chacun des pays européens. Le Pacifique-Canadien a toujours eu pour politique de se conformer, sans récriminer, aux désirs des gouvernements des pays qui permettent à ses agents de poursuivre leur travail. En Autriche, le Pacifique-Canadien, connaissant la répulsion naturelle qu'éprouve le gouvernement autrichien à permettre une forte émigration au delà des frontières de ce pays, a entrepris de montrer aux Autrichiens comment exercer la haute main sur l'émigration en concentrant le flot des émigrants au port autrichien de Trieste où l'on pourra faire un examen approfondi des antécédents et des états civils des émigrants. La compagnie recommande aussi au gouvernement autrichien que des inspecteurs voyagent à bord des navires qui partent de Trieste pour voir à ce que l'on traite, comme il convient, les sujets autrichiens, au cours de leur voyage, et à ce qu'on ne puisse exploiter les émigrants qui ne réunissent pas les conditions exigées par la loi. Cet examen et cette protection n'ont pas été efficaces, dans l'état de choses qui a existé antérieurement, alors que les émigrants venaient de tant de points différents de la frontière qu'il était impossible d'exercer une haute main tant soit peu efficace.

Le Pacifique-Canadien a obtenu la permission de recruter des émigrants, en Autriche, purement et simplement en sa qualité de compagnie de transport. Il a formellement défendu à ses agents d'organiser ou de promouvoir une propagande en faveur de l'émigration, les billets émis étant presque entièrement payés d'avance par les amis et les parents que ces émigrants comptaient au Canada ou aux Etats-Unis, et ces passagers auraient, dans tous les cas quitté leur pays natal. Les bureaux de passagers furent établis, en Autriche, du consentement du gouvernement autrichien; dans chaque cas la nomination des agents du Pacifique-Canadien a été approuvée, et il est même arrivé aux autorités centrales de Vienne et aux autorités locales dans les différentes provinces de nommer ces agents, tout cela dans le but de prévenir tout abus possible de la part d'agents irresponsables.

Le service de steamers établi par le Pacifique-Canadien entre le Canada et Trieste a été organisé à la demande formelle du gouvernement autrichien qui voulait assurer le transport direct des marchandises entre l'Autriche et le Canada, ces articles pouvant être expédiés d'un port autrichien. Le nombre des sujets autrichiens qu'ont transportés, cette année, les navires du Pacifique-Canadien, n'a atteint que le chiffre de 11,361, alors qu'en 1913 il s'élevait à 14,000.

C'est là une des sources importantes de renseignements sur le nombre d'émigrants transportés par le Canadien du Pacifique.

C'est un faible pourcentage, comparaison tenue du transport opéré par les lignes de la coalition continentale qui a représenté 109,123 émigrants, en 1911, et 201,394 âmes, en 1912.

J'ai indiqué les chiffres les plus élevés pour une partie de 1913. Telle fut, monsieur l'Orateur, la déclaration que publia le Canadien du Pacifique et que j'accepte sans restriction aucune, quant à moi. Après l'arrestation de M. Altman, l'agent de la compagnie, et la fermeture des différents bureaux, il y eut tout un émoi dans la presse anglaise.

J'ignore l'attitude prise par le Bureau des Affaires étrangères, mais ainsi que mon honorable ami l'a rappelé, il y a un instant, le gouvernement autrichien ordonna une enquête.

Entre temps, on retint M. Altman en prison et, si je ne fais pas erreur, ce ne fut qu'à la fin de novembre qu'il fut libéré sous caution: le cautionnement exigé représentait £6,250. Les bureaux du chemin de fer Canadien du Pacifique furent ouverts de nouveau, à l'exception de ceux établis pour les passagers d'entrepont—les émigrants. Le Canadien du Pacifique nomma un nouvel agent général en Autriche, dans la personne de Herr Veit, qui est Austro-Hongrois de naissance et dont le choix fut apparemment approuvé par les

autorités autrichiennes. J'ignore comment se termina la cause contre M. Altman, mais il n'en reste pas moins vrai que, durant un certain temps—je ne sais pas quelle attitude on a prise depuis—le Canadien du Pacifique s'est trouvé dans une posture inférieure si on le compare aux lignes rivales, celles qui constituaient la coalition allemande. Il y eut défaveur vu que ces dernières lignes pouvaient transporter des passagers d'entrepont—les immigrants—sans violer la loi, alors que le Canadien du Pacifique, malgré l'organisation puissante qu'il comptait, en Autriche, et l'entente précise et bien définie qu'il avait conclue avec le gouvernement autrichien, se voyait enlever le droit de transporter des passagers de cette catégorie. Le but de ma motion est de faire connaître s'il y a eu ou non échange, à ce sujet, d'une correspondance entre le Gouvernement canadien et celui de Sa Majesté.

Nous comptons un bon nombre d'amis influents, en Angleterre, et le Canadien du Pacifique, l'une des plus grandes corporations de l'univers, certainement l'une dont le crédit est le mieux établi, a constaté que la presse anglaise a défendu sa cause, non pas pour le seul motif qu'il s'agissait simplement du Canadien du Pacifique, mais encore pour la raison plus générale qu'il fallait protéger les droits des sujets et des corporations britanniques à l'étranger.

Je le répète, en tant que sujets britanniques, cette affaire nous touche de plus ou moins près. Si la Chambre me le permet, je donnerai lecture de ce que publiait le " Times " de Londres après que l'ouverture des bureaux de Vienne et de Trieste eût été officiellement autorisée, à la condition toutefois que la compagnie n'eût point de service d'entrepont.

On n'eut jamais la moindre raison de suspendre le service de fret et de passagers du Pacifique-Canadien. Cette suspension constitue une insulte gratuite à l'égard de laquelle la compagnie a le droit de réclamer une forte indemnité, et sa réclamation mérite d'avoir le plein appui du service diplomatique de Sa Majesté. Une autre demande d'indemnité peut être fondée sur ce que, par suite des mesures que l'on a prises contre elle de propos délibéré, la compagnie ne peut plus effectuer son service de paquebots à Trieste que par l'entremise de courtiers. Ce qu'il y a de plus grave encore, c'est que bien qu'elles ne semblent par songer à permettre immédiatement au Pacifique-Canadien de reprendre son service d'entrepont, service qui constituait le principal objet de la concession accordée à la compagnie, les autorités autrichiennes laissent les lignes du syndicat allemand transporter les passagers d'entrepont à peu près comme d'habitude. Il est vrai que des agents des lignes syndiquées (pool lines) ont été mis en état d'arrestation; et certains personnages officiels ont déclaré, au Parlement et ailleurs, que la prétendue responsabilité que le Pacifique-Canadien a assumée en transportant des émigrants autrichiens assujétis au service militaire, est beaucoup moins lourde, si tant est qu'elle existe, que celles des lignes syndiquées. Or, le service d'entrepont des lignes allemandes se poursuit activement, tandis qu'il est interdit au Pacifique-Canadien de prendre en entrepont non seulement les Autrichiens, mais encore les émigrants étrangers, y compris les Russes dont le passage est payé d'avance par des parents ou des amis du Canada. Une telle injustice à l'égard d'intérêts anglais mérite de fixer l'attention du Gouvernement de Sa Majesté. Cette manière d'agir ajoute un grave chapitre au lourd dossier que les autorités autrichiennes constituent contre elles-mêmes en cette affaire.

On peut voir par là que les émigrants autrichiens ne sont pas les seuls, au dire du " Times ", qu'il est interdit aux paquebots du Pacifique-Canadien de transporter; l'interdiction s'étend aussi aux émigrants étrangers, aux russes, par exemple, qui passent par Trieste pour se rendre directement au Canada par la ligne du Pacifique-Canadien. Cette mesure prise par le gouvernement autrichien touche donc à notre programme d'immigration, elle porte atteinte au droit qu'ont ceux qui émigrent au Canada de passer sur le territoire d'une grande puissance européenne, ainsi qu'au statut d'une institution canadienne faisant affaires en pays étranger.

Le " Times " ne fut pas seul à prendre fait et cause pour le Canada et la Grande-Bretagne—car la cause du Canada est aussi celle de la Grande-Bretagne. Plusieurs autres journaux ont appelé l'attention du ministère des affaires étrangères d'Angleterre sur le traitement tyrannique infligé à une institution canadienne en Autriche. Voici ce que je relève dans le " Times " de Londres, édition du 27 novembre dernier, si je ne me trompe:

Dans le monde des affaires, on serait heureux d'apprendre de source autorisée que l'ambassade de Sa Majesté à Vienne a fait montre de toute la fermeté possible dans les circonstances. Il y a lieu de croire que le syndicat des armateurs de l'Allemagne du Nord ont eu le puissant appui de l'ambassade l'Allemagne à Vienne; et bien que la diplomatie anglaise ne soit pas en mesure —et il n'est pas à désirer qu'elle le soit—d'influencer le sentiment populaire et l'opinion officielle en Autriche comme les diplomates allemands ont le moyen de le faire, il convient que les représentants de Sa Majesté à l'étranger tiennent un langage qui ne laisse subsister aucun doute quant à l'opinion que l'on a ici de la manière d'agir des autorités autrichiennes.

Et le "Times" ajoute encore:

S'il est prouvé en plein tribunal que M. Altman s'est conduit de façon indigne, ou qu'il a consciemment on inconsciemment contrevenu aux lois de l'empire autrichien, il méritera d'être

puni; mais tant que cela ne sera pas établi, il a le droit d'être considéré comme la victime d'intrigues peu scrupuleuses de la part de concurrents commerciaux et de leurs agents.

Le "Times" fait remarquer que c'est là le côté odieux de toute cette affaire. Cette manière d'agir n'est pas seulement préjudiciable au Pacifique-Canadien; il semble aussi que le gouvernement autrichien ait violé le traité anglo-autrichien de 1876 en mettant le syndicat des armateurs allemands en meilleure situation que le Pacifique-Canadien. Aux termes de ce traité, la Grande-Bretagne et ses colonies ont droit au traitement accordé à la nation la plus favorisée en matière de commerce, de transport, etc. Il serait intéressant de savoir, d'abord, quel fut le résultat de l'enquête instituée par le gouvernement autrichien et, en deuxième lieu, quelles mesures ont été prises par le ministère des affaires étrangères d'Angleterre. Nous tiendrions aussi à savoir si l'on a récemment annoncé à la compagnie qu'elle peut ouvrir indirectement tous ses bureaux et transporter les passagers d'entrepont. Tel est l'objet de ma motion.

Monsieur l'Orateur, je ne suis pas le porte-parole du Pacifique-Canadien; il s'agit ici d'une affaire qui a attiré mon attention, d'une affaire dont la presse canadienne s'est profondément émue. C'est pourquoi je considère que le Gouvernement devrait nous mettre au fait des mesures prises par le Foreign Office et nous dire si M. Altman, que l'on avait admis à caution, est complètement libéré.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): La motion que vient de déposer l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) appelle l'attention de la Chambre et du pays sur un sujet dont l'importance sort de l'ordinaire. Rien ne s'oppose à l'adoption de cette motion. Comme tous les autres membres de la Chambre, l'honorable député de Rouville doit bien penser qu'une partie assez considérable de la correspondance et des documents relatifs à cette affaire ne sauraient, étant de nature confidentielle, être déposés en ce moment. J'apprécie à leur pleine valeur ses observations sur l'excellence du travail que le Pacifique-Canadien a accompli non seulement pour stimuler le développement du pays, mais aussi pour faire connaître le Canada dans les Iles-Britanniques et en nombre d'autres parties du monde par son activité dans le domaine du transport; et il serait vraiment fâcheux qu'une nation étrangère traitât cette compagnie de façon à mériter le reproche d'injustice auquel il a été fait allusion.

Il ne convient pas que je me prononce sur une question qui fait encore l'objet de négociations diplomatiques et, si je suis bien informé, des investigations du gouvernement autrichien ou des tribunaux de l'Autriche. Pour l'instant, il suffira de dire que dans l'exposé très convaincant qu'il a fait de l'affaire, le Pacifique-Canadien se défend absolument d'avoir motivé, soit par action ou par omission, l'attitude que l'on a prise à son égard. Ces représentations, que la compagnie du Pacifique-Canadien a soumises au Gouvernement, nous les avons fait tenir sans le moindre délai au ministère des affaires étrangères par l'entremise du Colonial Office. Si je me rappelle bien, on les a aussi fait parvenir au gouvernement anglais par l'entremise de M. George McL. Brown, qui représente le Pacifique-Canadien à Londres.

Mon honorable ami de Rouville a signalé l'attitude sympathique de la presse anglaise dans la discussion de cet incident; il est bon de noter que l'attitude des journaux anglais à cet égard n'aurait pu être ni plus ferme ni plus sympathique si le Pacifique-Canadien eût été une compagnie instituée et faisant exclusivement affaires dans les Iles-Britanniques et non au Canada.

S'il ne m'est permis en ce moment de traiter la question qu'à un point de vue général, je dois dire que l'attitude de la presse anglaise, signalée par l'honorable député, fut aussi celle du gouvernement anglais, du Foreign Office en particulier, et que l'on a épargné aucunes démarches pour mettre les griefs du Pacifique-Canadien sous les yeux du gouvernement autrichien ou en obtenir réparation des incidents que rien, à l'avis de la compagnie, ne justifiait ni ne motivait. Depuis le jour où l'affaire fut portée à notre attention en la manière que j'ai dite, elle a été à différents temps l'objet de représentations supplémentaires de la part du Pacifique-Canadien et de négociations nouvelles avec le Foreign Office. Je ne sais si les procédures que l'on a instituées contre M. Altman sont terminées ou se continuent; il me semble cependant—je n'en suis pas certain—qu'elles sont encore pendantes et qu'il n'a pas été pris de décision.

Il s'agit là d'un fâcheux incident. L'enquête sur le compte des employés de la compagnie se poursuit encore en Autriche. Je n'ose rien dire de leur conduite, n'étant pas assez au fait des circonstances pour savoir s'ils ont commis quelque irrégularité. Quoi qu'il en soit, aux yeux de la Chambre et du pays, il est bien évident que la direction générale du Pacifique-Ca-

nadien au Canada et le représentant de la compagnie à Londres, M. George McL. Brown, sont à l'abri de tout reproche et n'ont jamais songé à intervenir en aucune façon aux lois de l'Autriche, non plus qu'aux règlements édictés par le gouvernement autrichien sous le couvert de ces lois. D'ici à ce que soient terminées les négociations qui se poursuivent entre le Foreign Office et le gouvernement de l'Autriche, et tant que durera l'enquête sur la conduite des employés, il serait peu convenable de se prononcer dans un sens ou dans l'autre, car nous ne saurions prétendre que les faits nous soient suffisamment connus.

Je serais bien aise que la motion de mon honorable ami soit adoptée, sous la réserve que j'ai déjà faite au sujet de l'opportunité de communiquer des documents d'une nature confidentielle, ou dont le dépôt pourrait nuire aux négociations qui se poursuivent encore.

(La motion est adoptée.)

CORRESPONDANCE ENTRE LE PREMIER MINISTRE ET EDOUARD LAPOINTE.

M. LEMIEUX demande le dépôt d'une:

Copie de toute correspondance, papiers, télégrammes, etc., entre le très honorable premier ministre et un nommé Edouard Lapointe, de la cité de Québec, concernant un marché entre ledit Edouard Lapointe et le département des Postes.

—Je ne veux pas commenter longuement cette motion. Je dirai simplement au premier ministre que j'apprends qu'il y a eu un échange de correspondance entre lui et ledit Edouard Lapointe. Bien entendu, si cette correspondance est confidentielle, je n'insisterai pas; mais si elle peut être publiée, je prierai mon très honorable ami de la déposer sur le bureau de la Chambre.

M. BORDEN: J'apprécie le ton modéré sur lequel l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a présenté sa motion concernant cette correspondance. A vrai dire, je ne me rappelle aucunement cette correspondance en ce moment. Elle peut avoir eu lieu.

M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, vous pourriez peut-être réserver la motion, et si mon très honorable ami découvre l'existence de cette correspondance, il me le laissera savoir plus tard.

M. BORDEN: Je ne vois pas d'objection à l'adoption de la motion telle quelle. Si la correspondance est confidentielle, je le laisserai savoir à l'honorable député. D'un autre côté, si cette correspondance peut être publiée et n'est pas confidentielle, je la communiquerai immédiatement à la Chambre.

(La motion est adoptée.)

LA CORRUPTION DES MŒURS ELECTORALES.

M. A. K. MACLEAN (Halifax) présente un projet de résolution ainsi conçu:

Cette Chambre est d'avis qu'il serait judicieux de décréter des dispositions plus efficaces pour punir la subornation et les manœuvres frauduleuses dans les élections, faire connaître adéquatement et publiquement les dépenses faites par les organisateurs politiques, prévenir l'accumulation des fonds de campagne électorale pour des fins corruptrices, prohiber les contributions à ces fonds par des corporations, des entrepreneurs et des promoteurs, rendre plus expéditive l'instruction des pétitions d'élections, empêcher les arrangements collusoires dans le but de retrait ou de compromis de contestations d'élections, pourvoir à une enquête complète sur les manœuvres frauduleuses, et, s'il est nécessaire, nommer un procureur public indépendant chargé de cette mission afin d'en simplifier la procédure et appliquer avec vigueur les lois ainsi modifiées;

Et qu'un comité spécial de neuf députés soit nommé aux fins d'examiner les lois relatives aux élections pour cette Chambre, et d'étudier les moyens d'y empêcher les manœuvres frauduleuses, et la procédure suivie en matière de pétitions d'élections, et de faire rapport à la Chambre s'il est opportun d'y apporter certaines modifications. Que ledit comité ait le pouvoir d'envoyer quérir personnes, documents et archives, et que le quorum de ce comité soit de trois.

—Monsieur l'Orateur, je n'ai pas le dessein de donner lieu à un débat prolongé sur ce projet de résolution. Je le commenterai d'une manière générale. De plus, je désire m'abstenir de toutes réflexions se ressentant de l'esprit de parti, réflexions qui, il va sans dire, auraient pour seul résultat de provoquer des récriminations, car, ainsi que toute la députation s'en rend compte, un seul parti n'est pas responsable des manœuvres frauduleuses, et l'autre de nos deux grands partis politiques n'est pas exempt de reproches à cet égard.

Si notre loi concernant les sujets énumérés dans mon projet de résolution est inefficace ou insuffisante, je prends pour acquis que la députation nourrit le désir de l'amender et d'en supprimer les imperfections. Je souhaite donc que le projet de résolution soit uniquement discuté au point de vue de ses avantages et de ses inconvénients, et non d'après les actes passés de l'un ou de l'autre des partis politiques en matière électorale.

On remarquera que le projet de résolution comprend deux paragraphes. Il descend d'une illustre lignée. Le premier paragraphe rappelle les principes énoncés par le

premier ministre actuel dans un discours qu'il a prononcé à Halifax il y a nombre d'années—probablement en 1904. Les commentaires du premier ministre, dans cette circonstance-là, qui sont reproduits dans le premier alinéa du projet de résolution, sont connus du public comme formant l'un des articles du programme du parti conservateur adopté à Halifax. J'imagine que la déclaration de principes contenue dans cette partie du programme d'Halifax est jugée aussi sage aujourd'hui qu'elle l'était lorsqu'elle a été faite en premier lieu, et j'espère que les membres de la droite reconnaîtront que je rends un service public et un service à leur parti, en appelant l'attention sur le programme d'Halifax en autant qu'il a trait à la question que je discute.

Je crois pouvoir dire à bon droit que les membres de la gauche consentent volontiers à prêter leur concours au Gouvernement et aux députés de la droite pour aider à la Chambre à rendre des lois, si elles n'existent pas déjà, qui appliqueront les principes énoncés dans la première partie de mon projet de résolution.

Le deuxième alinéa du projet de résolution reproduit aussi mot à mot une proposition faite par le premier ministre en 1906. Si mes souvenirs sont fidèles, cette proposition fut acceptée, au nom du Gouvernement, par sir Charles Fitzpatrick, alors ministre de la Justice. La motion fut renvoyée pour étude à un comité qui ne prit aucune mesure et ne soumit pas de conclusions à la Chambre. Une lecture rapide du hansard m'apprend que le comité n'apporta pas grand zèle à ses réunions et négligea de présenter un rapport. Peu après que cette motion eût été présentée par le premier ministre, sir Charles Fitzpatrick remit son portefeuille et fut remplacé par M. Allen Aylesworth, auquel d'autres devoirs impérieux ne permirent pas au cours de cette session de donner à cette question toute l'attention qu'elle exigeait.

M. BORDEN: Des projets de loi n'ont-ils pas été renvoyés au comité?

M. MACLEAN: D'autres projets de loi tendant à modifier la loi électorale et la loi contre les manœuvres frauduleuses ont été déposés par le premier ministre et renvoyés au même comité. Je ne me rappelle pas quel a été le sort de ces bills, s'ils sont revenus devant la Chambre, mais en tout cas ils ne devinrent pas loi.

En 1903 fut nommé un comité pour étudier certaines questions semblables à celles que mentionne la motion, et le comité présenta un rapport accompagné d'un projet de loi qui fut discuté sans résultat pratique. Le bill émettait l'idée du vote obligatoire, et ce sujet fut longuement discuté. Toutefois, le bill ne devint pas loi.

M. BORDEN: Si ma mémoire est fidèle, M. Alcorn, qui représentait alors la division de Prince-Edward, a déposé un projet de loi.

M. MACLEAN: On me dit que ce bill n'a pas été lu une deuxième fois.

M. GUTHRIE: La Chambre le discuta peu et le réserva.

M. BORDEN: J'avais eu l'idée que M. Aylesworth, pendant qu'il était ministre de la Justice, avait accepté le bill de M. Alcorn, en totalité ou en partie.

M. MACLEAN: Je ne me souviens pas du bill présenté par M. Alcorn.

Toutes les lois concernant les menées corruptrices que renferment nos statuts ont pour objet de prévenir ou de faire cesser de semblables pratiques. On peut dire, avec une certaine dose de vérité, que nous avons à l'heure qu'il est des dispositions législatives très rigoureuses, mais on se demande si ces dipositions réussissent à prévenir ou à amoindrir les maux qu'elles tendent à supprimer. Je regrette de dire que mon expérience et mes observations m'amènent à conclure que nos lois sont plutôt enfreintes que respectées, et qu'à mon avis, les manœuvres électorales frauduleuses sont très fréquentes au Canada, malheureusement. Je doute qu'il y ait une partie de l'empire britannique où la corruption électorale a aussi libre cours qu'ici.

Je suis d'avis que la situation à cet égard est si déplorable qu'elle exige que les représentants du peuple au Parlement y apportent un remède. Presque toutes les élections donnent lieu aux accusations ordinaires de corruption portées par un parti contre l'autre, et il en résulte inévitablement des contre-accusations.

Je crois pouvoir demander qu'on admette comme évident que la corruption électorale est regrettable à tous les points de vue, et que tous les bons citoyens, notamment ceux qui sont dans la vie publique et qui devraient diriger l'opinion, doivent désirer l'adoption de lois qui préviendront ce mal, ou du moins l'atténueront. Les institutions démocratiques devront tomber si le corps électoral néglige de se prononcer sans se laisser corrompre, et les élections causent

des dépenses et des labeurs inutiles, si elles ne sont pas la libre et sincère expression de l'opinion publique. Le gouvernement du peuple, pour le peuple et par le peuple, dont nous nous enorgueillissons au Canada, ne saurait exister dans un pays où la corruption électorale a libre cours. Les maux qui résultent de la corruption électorale ne se font pas uniquement sentir dans les limites des circonscriptions, mais au delà.

La corruption des mœurs politiques dans les circonscriptions entraînera les intrigues de couloir au Parlement, les influences néfastes dans la vie publique et peu à peu l'abaissement du niveau social et commercial du pays. Je n'entends pas développer ce point, mais il doit sauter aux yeux de la députation que les menées corruptrices ne peuvent pas avoir cours dans des circonscriptions particulières ou dans le pays en général sans donner naissance à un état de choses analogue dans notre vie commerciale et sociale.

En supprimant la corruption dans les élections, nous supprimerons aussi une grande partie de l'aigreur et de l'acrimonie qui existent dans la vie publique au Canada. Il est vrai que nos lois actuelles contiennent des dispositions très sévères contre les pratiques que je veux faire disparaître, mais on ne peut nier, je crois, que l'on ne puisse pas les rendre beaucoup plus efficaces.

Je veux mentionner très brièvement, et d'une façon générale, quelques-unes des dispositions de la loi en Angleterre contre les pratiques de corruption. Ces dispositions sont beaucoup plus efficaces dans la pratique que les nôtres, et en principe elles se ressemblent beaucoup. En outre, certaines dispositions permettent une application plus prompte et plus efficace de la loi concernant les élections, et je crois que nous devrions les adopter dans notre pays.

Je voudrais soumettre à la Chambre quelques courtes considérations au sujet des dispositions de la loi anglaise en matière d'élection. Je ne veux pas les analyser toutes; mais deux ou trois seulement des plus importantes. Je constate, par exemple, que les dispositions au sujet des dépenses électorales sont dans la loi anglaise beaucoup plus efficaces et plus complètes que dans la nôtre.

En Angleterre, un candidat est obligé, dans les deux mois qui suivent l'élection, de déposer un état de toutes ses dépenses, soit personnelles soit par ses agents. Cet état doit être accompagné d'une déclaration du candidat. Il est vrai que notre loi oblige aussi le candidat à faire une déclaration, mais cette disposition est rarement observée. La loi n'exige pas, d'ailleurs, qu'une déclaration sous serment accompagne l'état des dépenses. Du moins, c'est mon souvenir.

M. MARCIL: Est-ce qu'en Angleterre les candidats nomment leurs agents par écrit?

M. MACLEAN: Je crois que oui. Je crois aussi que l'obligation que l'état des dépenses personnelles du candidat ou de ses agents soit accompagné d'une déclaration assermentée donne de très bons résultats, et qu'on devrait l'insérer dans notre loi.

M. W. H. BENNETT: L'honorable député voudra bien se rappeler que notre loi fédérale exige non seulement de fournir un état des dépenses, mais de déposer aussi tous les comptes entre les mains du président d'élection, afin que chaque parti puisse voir ce qui a été dépensé.

M. MACLEAN: Je fais seulement remarquer que notre loi ne décrète pas une punition suffisante pour la négligence de déposer et publier l'état des dépenses exigé par la loi. Je ne me rappelle pas non plus que la loi oblige le candidat élu d'accompagner cet état d'une déclaration. La formule de l'affidavit dans la loi anglaise est comme suit:

Et je déclare de plus solennellement et sincèrement qu'à part ce qui est connu dans cet état, je n'ai pas, et au meilleur de ma connaissance, aucune autre personne, ni club, ni société, ni association agissant pour le dit candidat, n'a fait aucun paiement, ou donné, promis ou offert aucune récompense, emploi, travail ou autre valeur, ou contracté aucune obligation au sujet de la conduite ou direction de ladite élection.

M. BORDEN: Si ma mémoire est bien fidèle, le candidat élu en Angleterre n'a pas le droit de prendre son siège au parlement tant qu'un état de ce genre n'a pas été déposé; et s'il est irrégulier sous quelque rapport, il doit s'adresser à une cour de justice pour se faire libérer des effets de cette irrégularité avant de pouvoir prendre son siège.

M. MACLEAN: Le premier ministre a raison et je me proposais de mentionner cette circonstance. Non seulement il faut que l'état soit accompagné de la déclaration dont j'ai donné lecture, mais tant que cette formalité n'a pas été remplie, le candidat élu ne peut pas être admis au parlement ni prendre part aux délibérations. Si, pour une raison quelconque, il est incapa-

ble de faire cette déclaration, il ne peut ni prendre son siège ni voter au parlement tant que l'empêchement n'a pas été éloigné, d'une façon ou d'une autre, par un ordre du tribunal.

M. BURNHAM: N'est-ce pas supposer que celui qui fait la déclaration dira la vérité? N'est-ce pas non plus prendre une grande responsabilité?

M. MACLEAN: La supposition est toute juste; et si l'on prouve qu'elle est inexacte, celui qui la fait sera passible d'une sévère punition, soit par la perte de son siège ou sous une a tre forme. Je soumets donc que ces deux dispositions de la loi anglaise méritent d'être étudiées et insérées dans notre loi.

La loi anglaise limite aussi les dépenses proportionnellement au nombre d'électeurs dans une circonscription, ainsi que la somme qu'une personne ou un club peut dépenser pour le compte d'un candidat. Sur ce point notre loi contient une disposition apparemment très sévère, savoir l'article qui exige que le paiement de tous comptes ou dépenses d'élections soit fait par l'agent officiel du candidat. Mais la loi anglaise me paraît beaucoup plus efficace, et je voudrais en donner lecture à la Chambre, vu surtout qu'elle parle de contributions souscrites par d'autres personnes pour aider à payer les dépenses d'élection. Elle est comme suit:

Sauf la permission donnée par la présente loi ou en conformité avec ses dispositions, aucun candidat à une élection, ou aucun agent en son nom, ou aucune autre personne n'aura le droit de faire aucun paiement, ou avance, ou dépôt avant, pendant ou après telle élection pour aider à solder quelques dépenses que ce soit encourues dans la conduite ou direction de telle élection, autrement que par l'agent ou l'entremise de l'agent du candidat, agissant lui-même ou par un sous-agent; et toute somme fournie par une autre personne que le candidat pour solder les dépenses encourues dans la conduite ou direction de l'élection, soit comme don, prêt, avance ou dépôt, sera payée au candidat ou à son agent d'élection ou autrement.

L'article donne aussi la définition du mot "personne" qui comprend:

—une association ou corps de personnes constituées en corporation civile, et pour tout acte commis par telle association ou corporation, les membres de telle association ou corporation qui aura commis tel acte seront passibles des amendes ou peines imposées pour la commission de tel acte par la présente loi.

M. MARCIL: Si ces actes invalident l'élection, cela signifie que le candidat devra souffrir des actions de personnes qui ne sont pas ses agents.

[M. A. K. Maclean.]

M. BORDEN: Elles sont ses agents dans un sens, bien que pas dans un autre.

M. MACLEAN: Il y a beaucoup à dire en faveur des dispositions dont j'ai donné lecture, mais ce n'est pas mon intention de discuter longuement cette question, vu que je désire seulement soumettre ces idées à la Chambre.

Une autre disposition de la loi anglaise des élections, dont il est fait mention particulière dans la motion, et dont l'honorable premier ministre a souvent parlé autrefois dans la discussion de ces questions, est la nomination d'un procureur public chargé de diriger les pétitions d'élections, ou d'intervenir lorsqu'il le jugera à propos. Ce n'est pas mon intention d'exprimer d'opinion personnelle sur la sagesse et l'à-propos d'insérer une disposition de ce genre dans notre loi, mais je désire seulement la signaler à l'attention de la Chambre. Je ne doute aucunement qu'on la trouve très efficace en Angleterre. Je crois cependant qu'on aurait beaucoup plus de difficulté à l'appliquer dans notre pays, mais l'idée a beaucoup de bon et nous devrions l'étudier sérieusement. Voici la disposition de la loi anglaise relative à un procureur public:

Dans tout procès au sujet d'une pétition d'élection, le procureur public devra lui-même, ou par l'entremise de son assistant ou de tout représentant ci-après mentionné, assister au procès, et il sera de son devoir d'obéir à tous les ordres que lui donnera le tribunal au sujet de l'assignation des témoins à tel procès, au sujet aussi des poursuites qu'il devra intenter contre les violateurs ou toute personne qui sera assignée, dans le but de le faire déclarer coupable d'actes corrupteurs ou illégaux.

Une autre disposition de la loi anglaise décrète qu'au sujet de toute motion pour retirer une pétition d'élection, il faudra donner des copies des affidavit au directeur des poursuites publiques, qui a le droit d'être présent et de faire subir un contre-interrogatoire sur les affidavit, ou faire toute autre démarche qui lui semble désirable, s'il soupçonne que le retrait de la pétition est le résultat d'une entente entachée de corruption entre les parties. Il y a beaucoup à dire en faveur d'accorder ce pouvoir à un procureur public, parce que, et je suis sûr que plusieurs membres de cette Chambre ont eu l'expérience, si non tous, que souvent des pétitions d'élection sont déposées avec la connaissance, ou la presque certitude, qu'elles seront abandonnées plus tard, et elles ne sont prises que dans un but de protection ou de représailles. Cela amène le résultat inévitable—et je n'ai aucun doute que cela a été pratiqué dans une certaine mesure, au moins dans

notre pays—qu'après l'institution de ces pétitions, on voit faire des masses de compromis.

La nomination d'un procureur public aurait cet autre avantage qu'il pourrait pousser à leur fin les pétitions d'élection, quel que soit le désir des parties. Il arrive très souvent que dans un procès d'élection les accusés admettent une ou deux violations de la loi, ce qui met généralement fin aux procédures, et le siège est déclaré vacant.

S'il était nommé un représentant du ministère public, il serait à même de suivre l'affaire jusqu'au bout s'il jugeait d'intérêt public de le faire. Quant à cette disposition de la loi anglaise qui autorise la nomination d'un représentant du ministère public, je me bornerai à répéter ce que j'ai dit: elle mérite toute notre attention. Il est bien évident qu'une semblable disposition dans notre statut faciliterait sensiblement l'application de notre loi relative aux manœuvres corruptrices; et si le présent projet de résolution est référé à un comité, j'espère que l'attention la plus grande sera donnée à la question.

Lorsque le premier ministre actuel discuta ce projet de résolution en 1909, il cita des extraits d'un article qui parut dans la "North American Review", de la plume de M. Arthur Bottow, évidemment homme de beaucoup d'expérience dans la conduite des contestations d'élections en Angleterre. En vue de mettre sous les yeux de la Chambre un sommaire de la loi anglaise et de montrer dans quelle mesure elle peut aider à enrayer la corruption électorale, je vais donner lecture de quelques passages de cet article. L'auteur fait voir que, jusqu'à une certaine époque, les choses furent dans un état très fâcheux. Puis il reprend:

C'est la loi de 1883 qui mit fin aux abus, et qu'elle en soit bénie à jamais. Car, sous son régime bienfaisant, le représentant du ministère public put faire pénétrer profondément son scalpel jusque dans les profondeurs de l'ulcère politique, et le scandale, produit des mœurs faciles de la cour du roi Charles II, et qui au cours d'une orgie de deux siècles, s'était emparé des entrailles mêmes du corps politique, termina sa funeste existence. Toute la législation antérieure avait été d'un caractère indécis, ambigu ou étroit; le filet de sir Henry James enserra toute la portée des corrupteurs, et ses dispositions ne laissèrent pas d'autre alternative que la réforme ou la prison. A ce seul point de vue, on peut dire qu'elle a été le commencement d'une nouvelle ère, car pour la première fois les clubs et associations politiques se trouvèrent soumis à une discipline; mais elle a beaucoup d'autres titres à notre éternelle reconnaissance.

Nos réformateurs d'aujourd'hui y trouveront peut-être des idées pratiques et je n'ai pas à m'excuser de résumer certaines de ses dispositions les plus nouvelles et les plus radicales.

60½

Je dois dire qu'à tous égards et pour toutes fins, c'est encore là la loi anglaise sur le sujet.

Elle commence par définir ce que c'est que la corruption et déclare ces actes punissables, qu'ils soient commis avant, durant ou après l'élection; celui qui se laisse corrompre, aussi bien que celui qui pratique la corruption, est déclaré passible d'un an d'emprisonnement ou d'une amende de mille dollars. Quiconque aide, induit, encourage ou gagne un tiers à se faire passer pour un autre est tenu coupable d'un crime au même degré que la personne ainsi gagnée, et punissable de deux ans de prison aux travaux forcés. Elle frappe ensuite des abus existant de longue date, qui jamais auparavant n'avaient été considérés illicites. Elle déclare pratique illégale, punissable de $500 d'amende sur condamnation sommaire, de tenir des comités dans des hôtels ou buvettes, ou de payer pour l'usage d'une maison ou autre local en vue d'y afficher des placards; de payer pour les services de corps de musique, l'usage des flambeaux, de bannières, de rubans ou autres marques de distinction, ou pour le transport d'électeurs aux bureaux de scrutin.

Elle prive de ses privilèges d'électeur toute personne employée moyennant rémunération par le candidat, et ne permet à celui-ci d'employer qu'un agent, un commis d'élection et un huissier pour tout groupe de 500 électeurs.

Elle spécifie les dépenses permises: tant pour l'impression, tant pour ceci et tant pour cela; et elle restreint la dépense totale à $1,750, dans les cas où le nombre des votants est de 2,000, et à $750 pour tout groupe de mille électeurs excédant ce nombre; attitude que le législateur n'avait jamais prise auparavant.

Elle interdit la dépense d'un seul sou par aucune autre personne que l'agent. Toute aide qu'un club ou une association désire donner doit prendre la forme d'une contribution en argent entre les mains de l'agent, de l'emploi de laquelle celui-ci doit subséquemment fournir un compte détaillé, avec indication des noms des personnes employées ou des comptes faits, le tout appuyé de pièces justificatives. Dans les trente-cinq jours qui suivent l'élection, l'agent est tenu de produire un état de toutes les sommes reçues par lui du candidat ou de toute autre personne, avec indication des noms de toute personne, de tout club ou de toute association de qui ces sommes ont été reçues. Le candidat aussi bien que son agent est tenu d'être personnellement au fait de tous les détails de ces recettes et débours, et l'un et l'autre doivent déclarer solennellement et sincèrement que, sauf ce qu'il appert aux rapports, lui-même, non plus, qu'il sache, aucune autre personne, ou club, société ou association, de la part dudit candidat, n'a fait de versement ou contracté de dette à propos, ou en conséquence, de la tenue ou de la conduite de telle élection.

Afin de mettre l'autorité publique à même d'intervenir effectivement et de punir promptement et sans miséricorde les contrevenants, le représentant du ministère public doit prendre l'affaire en main dès qu'il y a contestation, et sans attendre un ordre de la cour, citer les personnes coupables de corruption ou de manœuvres illégales pardevant tout tribunal apte à connaître de ces affaires.

On peut se demander s'il serait opportun au Canada de nommer un représentant du ministère public comme on le fait en Angleterre. En tout cas, il serait désirable

et urgent que notre loi fût modifiée de manière à assurer la prompte et effective instruction des affaires électorales. Il ne me paraît pas douteux que, en Angleterre, l'intervention d'un tel fonctionnaire public ne favorise le prompt règlement de ces affaires électorales. Si nous pouvons nous assurer les mêmes résultats de quelque autre manière, nous en serions peut-être tout aussi satisfaits; mais il faut quelque changement radical. Discutant cette question, en 1906, le premier ministre s'exprima ainsi:

Il y aurait lieu d'effectuer un changement très radical, de telle sorte que l'enquête pût s'ouvrir sur-le-champ, la présence d'un juge obtenue sans retard, l'instruction de la cause opérée aussitôt, et même peut-être le candidat empêché de prendre son siège avant la conclusion de cette enquête prompte et sommaire. Si tous ces progrès étaient réalisables, nous aurions raison de nous en féliciter. Certes, la loi dans son état actuel ne donne pas de résultats très satisfaisants. Le retrait, le règlement des contestations, notamment l'une contre l'autre, constituent des abus incontestables; et que mes propositions soient ou non agréées par le ministre de la Justice, elles assureraient sans doute plus de simplicité dans la procédure et l'instruction plus expéditive de ces affaires.

Ce qui précède me paraît être un sommaire très complet des conditions dans lesquelles s'instruisent à l'heure qu'il est les contestations d'élection. Les propositions soumises à ce moment par le premier ministre étaient sûrement très justes, surtout celle insistant sur le grand besoin de plus de simplicité dans la procédure et d'une plus prompte instruction des contestations d'élection devant nos tribunaux.

Il est une ou deux autres questions dont j'aimerais à dire un mot sous forme de proposition à la Chambre. Les lois de plusieurs états de l'Union exigent maintenant que les contributions aux fonds de campagne électorale soient rendues publiques. Ces prescriptions étant de date récente, l'expérience n'a pas encore permis de juger de leur efficacité. Cependant, si je ne me trompe, déjà aux Etats-Unis on en ressent quelques bons effets, et la Chambre ferait bien d'y porter attention. Il est vrai que pareille prescription n'a pas l'effet de mettre au jour des faits utilisables directement dans l'instruction d'affaires ou de poursuites pour manœuvres corruptrices. D'autre part, les renseignements ainsi obtenus ne sont pas à dédaigner, car en prouvant que telle ou telle dépense a été faite dans une circonscription, on est à même de vérifier si l'état officiel contient la vérité et toute la vérité. Voici l'opinion du sénateur Clapp, des Etats-Unis, qui fut président d'un comité du congrès chargé en 1912 de s'enquérir au sujet des manœuvres de corruption et des contributions aux fonds de campagne électorale dans ce pays. L'article dont je vais donner lecture parut dans le " Daily Mail ", de Montréal, il y a quelques mois; le sénateur Clapp y traite particulièrement de l'effet de dispositions exigeant la publicité des contributions aux fonds de campagne électorale. Il s'exprime ainsi:

[M. A. K. Maclean.]

Quoi qu'on puisse dire sur le sujet des dépenses de campagne électorale, la preuve recueillie par le comité indique, à mon avis, un progrès sensible depuis quelques années. L'obligation où l'on est de préparer un rapport qui reste, ce qui assure au moins quelque mesure de publicité, constitue en soi un progrès, non seulement sous forme de reconnaissance du droit du peuple de savoir ce qui s'est fait, mais encore sous forme de réduction des contributions d'un caractère douteux (si tant est qu'il s'en trouve de légitimes). Cela sans préjudice à l'aveu que nous sommes bien forcés de faire, que les sommes prélevées et dépenses en temps d'élection ne sont pas toutes, tant s'en faut, indiquées dans les rapports publics des comités nationaux.

L'examen du sommaire des contributions et dépenses révèle un autre sensible progrès. Naguère, dans notre pays, les comités dépendaient plus ou moins de quelques fortes contributions provenant de grandes institutions financières. Quel que soit le mobile de telles contributions, l'effet en saute aux yeux. En ces derniers temps, la tendance a été de moins compter sur ces contributions et de compter davantage sur de modestes contributions recueillies généralement dans l'ensemble du pays. C'est un changement pour le mieux.

Ce changement peut être en partie le résultat du progrès même du mouvement d'idées hostiles à cette pratique notoirement fâcheuse des fortes contributions en petit nombre; il peut aussi être dû en partie à ce que la publicité a engagé ces grandes institutions financières à restreindre dans une grande mesure leur pratique de fortes contributions, ce qui a obligé les comités à se contenter de contributions plus modestes. Il se peut aussi que les organisateurs se soient rendu compte que cette pratique des petites contributions recueillies sur un vaste territoire avait l'effet de stimuler l'intérêt et l'activité de ces petits souscripteurs.

Quoi qu'on puisse dire des inconvénients de l'esprit de parti, la grande majorité des électeurs entretient, ou, dans des conditions favorables, est disposée à entretenir, à l'égard de son parti un sentiment de fidélité en raison des principes dont il s'est fait le défenseur, et ce sentiment participe fortement de la nature du patriotisme. Or ce sentiment s'affaiblit dans la mesure où l'électeur s'aperçoit que les contributions reçues par son parti proviennent de quelques grands intérêts, et inversement il acquiert de la force s'il voit que son parti, au lieu de dépendre d'un petit nombre de fortes contributions, compte sur les modestes contributions d'un grand nombre de petits souscripteurs comme lui-même.

Telle est l'opinion de quelqu'un en mesure de savoir l'effet de cette disposition

de la loi des Etats-Unis statuant publicité des contributions aux fonds électoraux. Elle a beaucoup de bon, et mérite que nous nous y arrêtions. La loi électorale de notre pays manque d'une autre disposition qui, à mon avis, devrait s'y trouver. Je veux dire la tenue simultanée des élections partielles, question qui a déjà été débattue en cette Chambre. Je crois même que le premier ministre, il y a quelques années, avait déposé un projet à cet égard. Je suis opposé à ce qu'on permette la tenue des élections partielles à des dates choisies arbitrairement par les ministres. Je ne songe pas à provoquer une discussion particulièrement sur cette question, mais, si je ne me trompe, c'était la pratique de l'ancien gouvernement de tenir les élections partielles le même jour dans toutes les parties du pays, et, si comme je le crois, dans la pratique nous observons cette règle, n'y aurait-il pas lieu de l'insérer dans le statut?

Quoi qu'il en soit, il y a eu, au cours de l'année dernière, plusieurs élections fédérales partielles, mais à différentes dates, et, dans un comté, une vacance a existé pendant, je crois, plus de sept mois, quoique des élections partielles aient eu lieu dans d'autres comtés devenus vacants beaucoup plus tard: je veux dire le comté de Lanark-sud. Je crois que les dispositions de la loi électorale anglaise—et notre pratique a été d'accord avec ces dispositions depuis quelques années—devraient trouver place dans les lois de ce pays. En Angleterre, quand un siège devient vacant, le mécanisme est mis en mouvement de façon automatique. Dans la récente élection de Reading, que l'on peut citer en exemple, le siège était devenu vacant le 22 octobre. Ce même jour-là, le " Times " de Londres, publiait un avis annonçant que, six jours plus tard, l'Orateur émettrait un bref pour une élection, dans la circonscription de Reading, d'un député en remplacement de sir Rufus Isaacs, qui venait d'être nommé juge en chef d'Angleterre. Dans l'espace de quelques jours, l'élection avait eu lieu. J'admets qu'il serait difficile, pour ne pas dire impossible, d'adopter ici les mêmes dispositions dans toute leur étendue, mais j'oserai dire, et je crois que la députation en général sera de mon avis, que la tenue d'une élection partielle ne devrait pas être laissée à la discrétion absolue du gouvernement du jour, mais que des dispositions statutaires devraient déterminer ce point. Je crois que c'est une disposition éminemment sage de la loi que toutes les élections partielles aient lieu le même jour.

Encore un mot ou deux, et j'ai fini. Quelles que soient les imperfections de notre statut touchant les différents points mentionnés dans ma motion, les plus graves se trouvent dans la loi relative aux élections contestées, et ceci a trait naturellement à la marche du procès. Il devrait y avoir dans cette loi quelque disposition par l'effet de laquelle il soit possible de commencer et de mener à fin, dans un délai relativement très court, les procès en invalidation d'élection. Il devrait y avoir aussi, je crois, des dispositions autorisant le ministère à conduire lui-même ce procès si le pétitionnaire est incapable d'en faire les frais. Je n'ai pas besoin de dire si la chose se peut faire au moyen de ce que l'on appelle en Angleterre le ministère public, mais je crois que de nombreuses et fortes raisons militent en faveur de changements à apporter dans notre loi relative aux procès d'élection, dans le but d'assurer un prompt achèvement de la cause une fois commencée.

Je n'ai rien de plus à dire à la Chambre sur cette motion à l'heure qu'il est. J'espère que le Gouvernement l'accueillera avec faveur et qu'il verra à ce qu'un comité soit chargé d'examiner cette question, comité auquel il sera donné le pouvoir d'entendre des témoignages, et de faire plus tard à la Chambre des communes le rapport que les circonstances lui suggéreront.

M. J. H. BURNHAM (Peterborough-ouest): Monsieur l'Orateur, je désirerais toucher quelques mots de cette question, attendu surtout que je regarde la chose, non seulement comme un privilège, mais comme un devoir.

Ceux qui ont gardé le souvenir des événements antérieurs à 1881 savent que, politiquement, l'Angleterre était arrivée à un tel point de corruption qu'il était devenu presque impossible de maintenir un système de gouvernement quelconque, si bien que, finalement, une loi a été votée sur proposition de sir Henry James, loi appliquée avec tant de vigueur que l'on a vu se produire un amoindrissement considérable de la corruption politique parmi les masses; je ne dis, remarquez bien, parmi les classes titrées. Aux Etats-Unis, comme le disait dernièrement le révérend docteur Rainsford, on est en avant de nous d'au moins vingt ans dans les efforts tentés pour combattre la corruption. Ce n'est pas que dans ces deux pays les gens, au fond, soient meilleurs que nous, mais il s'est développé au Canada un

certain cynisme aussi terrible qu'il est pathétique, cynisme qui a gagné presque tous les esprits, et qui regarde comme une plaisanterie le fait de se déclarer en faveur d'élections honnêtement conduites. Le seul espoir qui nous reste est que les choses empirent à un tel point qu'il deviendra nécessaire d'opérer une réforme. Si ce point n'est pas encore atteint au Canada, on peut croire qu'il le sera bientôt, et la nécessité des circonstances imposera elle-même les réformes voulues, si quelque motif plus élevé ne les amène.

Celui qui tolère ou qui lui-même pratique l'iniquité sous une forme la tolérera et la pratiquera sous n'importe quelle autre forme. L'habitude de mentir exige de ceux qui l'ont contractée qu'ils aillent jusqu'au bout. S'en tenir à obliger les gens à faire certaines déclarations, cela est absurde; on sait, en effet, que certaines personnes sont prêtes à déclarer à peu près tout ce que l'on voudra, dès qu'il y a pour elles probabilité de n'être pas découvertes. Je sais malheureusement par expérience ce qui en est. Le remède n'est pas de charger nos lois de dispositions nouvelles, qui rendent longue, coûteuse et fastidieuse la tâche de ceux qui se chargent de faire appliquer ces lois, mais un moyen simple serait d'ajouter, s'il le faut, un article au Code criminel, portant que toute contravention, à mesure qu'elle se produit, sera soumise à un magistrat ou à deux juges de paix. Faites ce changement à la loi, et vous aurez résolu la difficulté. Au lieu d'attendre que vous ayez réuni de cent à cinq cents chefs d'accusations peut-être dans une même plainte et de guetter vos témoins, vous pourriez procéder sans retard contre toute personne qui aurait commis un acte de corruption. De cette façon, vous arriveriez au but tout de suite, avec les matériaux qui vous sont fournis. Dans les conditions actuelles, un pétitionnaire qui a fait signifier son bref à un adversaire habile et peu scrupuleux ferait tout aussi bien de poser sa tête sur le billot et de se la faire tout de suite trancher, ce qui lui éviterait des ennuis et des dépenses à n'en plus finir. Si au lieu de cela, il pouvait aller trouver un constable, se rendre devant un magistrat, lui exposer sa cause, faire au besoin une plainte, et, si la gravité du délit le comportait, faire sous serment une déclaration, obtenir un mandat d'arrêt, s'il ne pouvait se faire remettre une citation, ou vice versa, amener le prévenu devant le juge, et, de cette manière, disposer de chaque affaire qui se présente, ce serait, à mon sens, un moyen effectif de mettre un terme à ces frauduleuses manœuvres. Au lieu d'attendre l'examen d'une pétition d'élection, il deviendrait possible, avec les matériaux recueillis, de disposer d'une affaire avant que personne ait eu le temps de fuir, et avant que l'ennemi ait pu réunir ses forces pour une résistance victorieuse. Je sais, quant à moi, que nous aurions pu nous épargner plusieurs milliers de dollars, beaucoup de temps, mille ennuis, mille injures et mille choses absurdes, si nous avions eu l'avantage de pouvoir nous rendre devant un magistrat avec nos gens, un à un, et d'y faire pour chacun d'eux une plainte, comme s'il se fût agi d'une simple voie de fait. Nous aurions pu river son clou à chacun d'eux sans plus de cérémonie.

Avec tout cela, cependant, les choses en sont venues à un tel degré de cynisme et d'apathie chez nos populations qu'il semble que nous soyons à la veille de quelque cataclysme. C'est un fait bien reconnu, tellement bien reconnu que personne ne songe à le nier, que la corruption règne en maîtresse dans notre pays. Un peuple qui envoie des missionnaires au dehors pour la conversion des païens semble n'avoir pas le temps de se convertir lui-même. Il serait bon, je crois, de consacrer un peu de notre temps, un peu de nos loisirs, à descendre en nous-mêmes. Comme chacun sait, celui qui dépense de l'argent exige que de quelque façon on le lui rembourse; il faut qu'il le reprenne à quelqu'un, et le résultat de cet admirable procédé, c'est que de jour en jour il se découvre d'abominables scandales, et ce mot de "scandales" me rappelle l'histoire d'un individu que sa femme avait réveillé plus de cinquante fois en lui disant que des voleurs étaient dans la maison: Au diable les voleurs! lui cria-t-il; laisse-moi dormir, et qu'ils volent tant qu'il leur plaira. Le public canadien croit foncièrement que beaucoup font de la politique pour ce qu'ils peuvent en tirer. C'a été l'opinion qu'émettait dernièrement un particulier à qui l'on faisait des remontrances aux Etats-Unis, à cause de quelque crime politique dont il s'était rendu coupable. Mais, a-t-il répliqué, voler le pays! A quoi bon un pays, si ce n'est pas pour le faire servir à s'enrichir? Ce sera sous peu l'idée que les nôtres auront du patriotisme, si nous ne prenons pas exemple sur des pays plus anciens et plus hautement civilisés.

[M. Burnham.]

C'est sur nous-mêmes, sur le Parlement, sur cette Chambre, que porte la responsabilité de ce mal affreux. Le temps est venu d'agir. En mettant l'affaire sur le tapis, l'honorable député d'Halifax (M. A. K. Maclean) s'est acquitté d'un grand devoir public. Nous ne pouvons échapper à nos obligations. Nous ne pouvons fermer l'oreille au cri que le peuple fait entendre contre ce flot de corruption qui menace de nous submerger, et, à moins que le public puisse, à peu de frais, comme dans les autres affaires, poursuivre la revendication de ses droits, nous ferions aussi bien de dissoudre le Parlement, et laisser chacun agir à sa guise. La loi est là uniquement pour écarter les gens honorables. Du moment qu'un malhonnête homme peut échapper à ses dispositions, elle sert simplement à éloigner de la vie publique les gens honorables. Il vaudrait mieux en vérité se défaire de cette loi, et laisser à chacun le soin de se défendre comme il l'entendrait. Mais ces choses sont loin d'être simplement un sujet de plainte fortuit: ce sont des choses sérieuses, qui intéressent l'honneur de tous les Canadiens et le bien-être du pays.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Nous avons tous à cœur d'assurer la sincérité des opérations électorales; aussi devons-nous féliciter l'honorable député (M. A. K. Maclean) de nous avoir fait un si lucide exposé de cette importante question. Je dois l'avouer, l'importance de perfectionner notre loi électorale et surtout notre loi concernant les élections dont la validité est contestée, est une question qui a fait depuis quelque temps l'objet de nos préoccupations. Inutile d'ajouter que c'est là une question hérissée de difficultés. Il faut considérer l'importance de l'objectif visé, c'est-à-dire, l'adoption de mesures législatives tendant à imprimer à nos consultations populaires une orientation qui nous permette d'obtenir un verdict absolument impartial et sincère de la part de l'électorat, et d'autre part, il importe de parer au danger qu'il y aurait à dépasser le but et à édicter une loi si draconienne qu'elle s'aliénerait les sympathies publiques si nécessaires à l'application de pareille loi. Sans vouloir afficher ici de pessimisme au sujet des agissements du peuple canadien, en tant que susceptible de subir des influences illégitimes en matière électorale, il faut pourtant l'avouer, ces influences néfastes ont libre carrière; elles sont parfois mises en jeu dans une plus ou moins large mesure et retentissent sur les résultats des élections. Dans cette mesure-là même, il existe un mal qu'il faut s'appliquer à extirper. J'abonde entièrement dans le sens des observations de l'honorable député, quand il met en relief l'importance de la sincérité des opérations électorales, au point de vue de l'application de nos institutions politiques.

La question, je le répète, a été mise à l'étude, et je m'en suis moi-même préoccupé. Je fais bon accueil à la proposition de l'honorable député (M. A. K. Maclean); car, la création d'un comité de cette Chambre, composé de députés de droite et de gauche, apportant volontiers et mettant en commun leur expérience et leurs lumières collectives, sous forme d'un projet de loi soumis aux délibérations du Parlement, voilà ma proposition plus judicieuse, à mon avis, et qui aboutirait à de meilleurs résultats qu'on en saurait obtenir, en abandonnant la responsabilité de la chose à un ministre d'Etat, quand bien même il bénéficierait du concours des autres membres du cabinet. En tout état de cause, un projet de loi élaboré par pareil comité viendrait en délibération ici, sans provoquer le soupçon qu'il s'inspire de considérations d'ordre politique. En pareille matière, la coopération des députés, sans distinction de parti, est, à mon sens, un appoint des plus précieux, sinon absolument nécessaire.

Tous tant que sous sommes, sans doute, nous voulons aborder l'étude de cette question, dans la pensée de viser à des résultats qui aboutiraient à la sincérité des opérations électorales ou qui, du moins, tendraient à assurer ce résultat si désirable. A en juger d'après le passé, il y aurait peut-être lieu de révoquer en doute l'utilité de pareils comités. En 1903, cette Chambre nomma un comité ayant pour ainsi dire la même mission que le comité qu'il s'agit de créer. La nomination de ce comité résulte de la présentation d'un projet de loi tendant à apporter certains amendements à la loi des élections existant à cette époque, et c'est à ce comité qu'on renvoya un ou deux autres bills déposés durant cette session-là et ayant le même objectif. Ce comité semble avoir mûrement étudié la question et ses travaux eurent pour résultat le dépot d'un rapport sous forme d'avant-projet de loi, contenant un certain nombre d'amendements à la loi des élections. La plupart de ces amendements semblent avoir rallié l'approbation de la

Chambre à cette époque; mais le bill ne fut pas adopté, et la principale sinon la seule raison de ce rejet, c'est que la Chambre ne voyait pas d'un œil favorable ce qu'on appelle le vote obligatoire, l'une des réformes proposées par le comité. L'avant-projet de loi décrétait que tout individu, ayant droit de suffrage à une élection, et manquant d'exercer ce droit, du moins au point de se rendre au bureau de vote pour y déposer son bulletin, devrait être privé de son droit de suffrage, pour une période d'au moins six ans. Cette proposition se heurta à une vive opposition et la conséquence de cette hostilité c'est que la discussion de ce bill ayant traîné en longueur et la session étant près d'expirer, le bill fut rayé du Feuilleton pour le moment, ou fut retiré. D'autres raisons motivèrent cette initiative; on dirigea certaines critiques contre la réduction de quelques dispositions du bill et la Chambre, à cette époque, sembla s'être convaincue qu'il était préférable de remettre à plus tard l'étude de cette question, pour plus ample délibération. Au demeurant, quelles que soient les raisons, l'œuvre du comité aboutit à l'avortement, bien qu'il semble avoir déployé des efforts énergiques et consacré beaucoup de temps et d'étude à ces importantes questions.

Mon honorable ami a aussi fait allusion à une motion présentée par mon très honorable ami le premier ministre (M. Borden) en 1906, motion qui était dans le sens du second paragraphe de la motion qui nous est soumise et l'honorable député nous a procuré l'avantage de citations considérables du discours du premier ministre à l'appui de sa motion. Le résultat de cette motion fut que le ministre de la Justice d'alors présenta lui-même une motion pour la nomination d'un comité. Un comité fut nommé, mais ses travaux n'eurent aucun résultat. Il semblerait que ce comité ne soit pas arrivé à la période où il pouvait faire un rapport. Je ne puis pas dire combien il a tenu de séances. Mais je constate qu'à la fin de la session de cette année-là, comme on posait une question sur le résultat des travaux, le ministre de la Justice d'alors a répondu que pour plusieurs raisons, surtout parce qu'il avait été très occupé au comité des chemins de fer, il lui avait été impossible d'assister aux séances de ce comité d'enquête. Il ajoutait que le travail de ce comité avait pris beaucoup d'extension et qu'il ne serait pas possible de présenter un rapport prochainement, puis il terminait ainsi:

> Je ne puis pas en dire plus, sauf que d'après moi aucun grand intérêt public ne souffrira, si l'œuvre du comité est laissée sans conclusion pour jusqu'à une autre année.

Cela semble avoir été la fin, autant que j'ai pu m'en rendre compte, de ce comité et de la question qui lui était soumise.

M. G. E. FOSTER: En quelle année était-ce?

M. DOHERTY: C'était en 1906. Pendant que nous parlons de comités pour des questions de cette nature, je dois dire qu'en 1897, en Angleterre, un comité a été nommé dans un but analogue à celui pour lequel on demande que le comité actuel soit nommé. Ce comité a poursuivi ses travaux durant la session de 1897-98 et il fit en 1898 un rapport contenant des propositions précieuses pour améliorer la loi anglaise. Je ne suis pas en état de dire si les propositions de ce comité ont été par la suite adoptées ou non.

Ce comité a fait paraître devant lui certains juges qui avaient acquis de l'expérience dans les procès électoraux et les a interrogés ainsi que des avocats qui avaient plaidé dans des causes de ce genre et il a reçu d'eux les conseils que leur expérience jugeait désirables.

Comme je l'ai dit, je suis parfaitement d'accord avec mon honorable ami sur les motifs qui ont inspiré la motion et j'espère que nous pouvons nous attendre à plus de résultats pratiques du comité qui pourra être nommé. Si j'obtiens son approbation, je suis disposé à suivre la ligne de conduite adoptée en 1906. A cette époque, sur une motion de mon très honorable ami le premier ministre, le ministre de la Justice d'alors consentit à présenter une motion pour proposer la nomination d'un comité. Elle fut adoptée et le comité fut formé. Si l'honorable député ne voit pas d'objection à cette manière de procéder, je proposerai qu'on l'adopte dans ce cas.

Comme le but de cette motion est de nommer un comité devant lequel on pourra soumettre et étudier toutes les propositions tendant à améliorer notre loi des élections et celles des élections contestées, je n'entrerai pas cet après-midi dans aucune discussion de ces améliorations ou de ces cas pour lesquels l'honorable député a trouvé que notre législation actuelle était susceptible d'amélioration.

Je crois que le fait qu'elle est si susceptible d'amélioration, on pourrait mê-

me dire qu'elle exige des améliorations, est une raison suffisante pour que nous ayons toujours présent à l'esprit que les dispositions de notre loi des élections sont sans effet. Nous savons tous combien peu de contestations d'élections sont poussées jusqu'au bout; et nous voyons avec regret, j'imagine, que ce nombre soit si petit, en comparaison du nombre de contestations qui sont instituées. On peut aussi s'étonner que sur le nombre des élections qui ont lieu, il y ait si peu de contestations, après ce qu'on entend dire publiquement.

En ce qui touche à notre loi même des élections, je n'en suis pas tout à fait certain, mais on pourrait dire que sur plusieurs points sa sévérité grande tend à détruire son utilité. Encore une fois, je ne me propose pas de discuter cet après-midi les améliorations particulières que l'on pourrait faire à la loi, et d'exprimer et soutenir par des arguments une opinion dans un sens ou dans l'autre. Le moment convenable pour cela sera de le faire avant la nomination du comité. Je voudrais dire quelques mots des questions qui pourraient se produire et qui méritent considération.

La première question qui pourrait se présenter est de savoir si oui ou non notre loi électorale, en raison de son extrême sévérité sur certains points, ne tend pas à annuler sa propre raison d'être.

Je ne veux pas du tout laisser entendre qu'un acte de corruption peut être considéré comme chose sans gravité; mais je crois que plusieurs dispositions de la loi électorale actuelle proviennent de ce que l'on suppose que certains actes, parfaitement innocents en eux-mêmes, sont censés comporter une intention de corruption s'ils sont commis au cours d'une élection.

Des actes de cette nature, commis par les candidats, par leurs agents ou par des personnes qui sont censées agir pour les candidats, sont mentionnés dans la loi et ils suffisent à faire annuler une élection. Les actes mentionnés dans la loi comme actes de corruption doivent être considérés comme tels, mais en étudiant cette question, le comité ferait peut-être bien de se demander s'il ne serait pas préférable de faire une distinction entre ces différents actes, quant aux conséquences qu'ils peuvent avoir. Certains actes peuvent mériter d'être punis et, cependant, il serait peut-être plus sage de décréter que leur commission n'entraîne pas l'invalidation de l'élection. Je crois que c'est un défaut de la loi actuelle de ranger dans une même catégorie un grand nombre de faits délictueux qui diffèrent en importance et en gravité. Il en résulte qu'un candidat ou son agent, réel ou putatif, peut commettre une offense légère, et se trouver, quant aux conséquences, dans la même posture que le candidat dont l'agent se serait rendu coupable de manœuvres frauduleuses d'une extrême gravité. Si la loi actuelle peut avoir de pareilles conséquences, je crois qu'il est important de se demander s'il ne serait pas plus sage de la modifier de manière à faire une distinction entre ces deux catégories de coupables et entre les conséquences de leurs actes respectifs.

On a parlé de la fréquence des compromis grâce auxquels les procès en invalidation d'élections sont abandonnés.

Le comité pourrait étudier la question de savoir si ce mal—car c'en est un—ne serait pas en grande partie supprimé, si la loi était modifiée de telle sorte que celui qui s'est efforcé de conduire une élection honnêtement, mais dont l'agent, réel ou putatif, a commis une offense peu grave, ne soit pas mis dans la même position que le candidat au profit duquel une corruption flagrante et des manœuvres frauduleuses ont été exercées. Sous l'empire de la loi actuelle, ces deux candidats sont mis sur un même pied, quant aux conséquences de leurs actes—l'invalidation de l'élection. Je considère que cet état de choses est de nature à inciter ceux qui sont engagés dans une campagne électorale à moins se soucier de la loi et à commettre des actes qu'ils n'oseraient pas commettre, s'il en était autrement.

Cet état de choses fournit à celui qui s'y sent disposé un moyen de faire cesser les procédures en invalidation d'élection intentées contre lui; il lui suffit, pour cela, de demander l'invalidation d'une autre élection. Bien que les faits reprochés à l'un des candidats soient insignifiants, comparés aux actes commis par un autre candidat, tous entraînent les mêmes conséquences, et c'est ce qui, à mon sens, porte ceux qui sont disposés à enfreindre la loi, à aller plus loin qu'ils n'oseraient aller, si les circonstances étaient différentes.

Je ne prétends pas donner en ce moment une opinion définitive, mais je crois que ces réflexions s'imposent à l'attention de ceux qui étudient notre loi et les conditions dans lesquelles se font nos élections. J'espère que le comité qui sera nommé fe-

ra des études dans ce sens et pourra même prendre certaines décisions.

Je crois que le comité devra s'occuper aussi sérieusement des moyens que l'on emploie actuellement pour amener les électeurs au bureau de votation, ou pour les induire à s'y rendre. Je ne parle pas en ce moment des manœuvres frauduleuses. Dans l'état actuel de la loi, ce sont les candidats et leurs amis qui ont la charge d'amener les électeurs au bureau de votation. Sans vouloir me prononcer formellement sur la question, je considère qu'il est temps de se demander s'il ne serait pas à propos de mettre dans la loi une disposition obligeant l'électeur à se rendre au bureau de votation. Je ne demande pas le vote obligatoire, bien que ce soit aussi une question ouverte aux délibérations du comité. Je suis partisan de la liberté absolue de l'électeur; tout homme doit être libre de voter comme il l'entend ou de ne pas voter du tout, et il est très facile d'imaginer des cas dans lesquels un électeur puisse, pour d'excellentes raisons, préférer s'abstenir. D'un autre côté, le comité pourrait se demander s'il ne serait pas préférable d'obliger tout électeur de se présenter personnellement au bureau de votation et de faire constater sa présence. Je ne vois rien, dans une disposition de cette nature, d'attentatoire à la liberté du citoyen.

M. LEMIEUX: On pourrait lui remettre un bulletin en blanc.

M. DOHERTY: Oui, de même qu'on pourrait ne pas lui donner de bulletin. Loin de moi l'idée de conseiller ce moyen pour forcer un homme de voter; je me demande simplement s'il ne vaut pas mieux que la loi enlève à un candidat ou à ses amis la tâche de transporter les électeurs aux bureaux de votation, et qu'elle rejette cette obligation sur les épaules de l'électeur lui-même.

M. LEMIEUX: Au sujet de la punition qu'on devrait imposer à l'électeur qui ne se présenterait pas au bureau de votation, quelles seraient les raisons qui excuseraient l'absence de cet électeur?

M. DOHERTY: Il est certain qu'il se trouve nombre de faits qui peuvent donner lieu à une excuse valable; c'est là un détail dont le comité devra tenir compte. Nous avons un statut qui oblige celui qu'on croit connaître quelque fait qui se rattache au pouvoir auquel son voisin est partie, de comparaître devant le tribunal. Cet homme peut se rendre au tribunal, bien qu'en réalité il ne connaisse peut-être rien de la cause; cependant, il encourt une pénalité, s'il néglige d'obéir à l'ordre qu'il a reçu d'être présent au tribunal.

M. LEMIEUX: Dans le cas d'un juré?

M. DOHERTY: Voilà un exemple encore plus frappant.

Dans le cas de l'électeur, l'accomplissement des devoirs que son privilège d'électeur lui impose représente ce qu'il doit au public, tout autant que le temps que le juré consacre à l'exercice de cette dernière fonction signifie un devoir envers le public. Je n'irai pas jusqu'à dire que, parce qu'il est du devoir d'un homme de s'en rapporter honnêtement à son jugement quant à l'exercice de son privilège d'électeur, on doit forcer cet homme de voter, ni même, parlant en mon nom personnel, que cet électeur doit prétendre voter. Cependant, ce n'est pas l'offenser ni lui causer de préjudice que de lui dire: Vous vous rendrez au bureau de votation où vous avez le droit de déposer votre bulletin; vous consacrerez à l'accomplissement de ce devoir tout le temps requis. On peut considérer, cela va sans dire, que tout cela, quant à tout acte de la part de l'individu, est une procédure inutile. Cela peut être parfaitement exact, mais si l'électeur agit en cette façon, cela fera disparaître l'obligation où se trouvent le candidat et ses amis de pourvoir aux moyens de le conduire au bureau de votation. Cela diminuera d'autant les frais encourus par le candidat ou par ses amis et qui, bien que permis par la loi, fournissent souvent l'occasion de recourir à des manœuvres frauduleuses, ou permettent qu'on cache celles-ci, ce qui constitue une dépense encourue en vue de corrompre les électeurs.

En second lieu, je crois que cette mesure aiderait grandement à mettre des entraves aux opérations de celui qui usurpe la personnalité d'électeur. Je crois que, dans certaines localités, au moins, il est plus facile de fausser le résultat d'une élection, en faisant voter de faux électeurs, qu'en achetant le suffrage des vrais électeurs. Je suis convaincu que, dans certains arrondissements, cette fraude se pratique sur une grande échelle. Quand un homme est décidé à gagner une élection, au moyen de manœuvres frauduleu-

ses, il est plus simple pour lui de faire voter dix, quinze ou vingt personnes sous de faux noms que de se mettre à la recherche de dix, quinze ou vingt électeurs et d'acheter leurs suffrages après les avoir trouvés.

Je n'ai pas suffisamment étudié la question pour formuler une opinion définitive, en ce moment, mais c'est certainement un point que le comité qui sera nommé devra prendre en considération. L'obligation pour un électeur de se présenter au bureau de votation ferait certainement disparaître un des vices les plus graves qui existent sous l'empire du régime actuel. D'un autre côté, je ne crois pas qu'on puisse dire que ce soit entraver illégitimement la liberté du citoyen que de l'obliger, une fois tous les deux, trois ou quatre ans, à aller faire enregistrer son nom au bureau de votation. Comme sanction à cette disposition de la loi, je ne voudrais pas la privation du cens électoral. Le but de la loi est d'obliger les citoyens du pays à remplir leurs devoirs d'électeurs. Dans la plupart des cas, si un homme se savait obligé de se rendre au bureau de votation, il penserait plus sérieusement à l'acte qu'il va accomplir et il trouverait des raisons pour l'induire à voter pour un candidat plutôt que pour un autre. Plus le nombre des électeurs qui exprimeront leur opinion sera considérable, plus le résultat de l'élection sera satisfaisant.

M. LEMIEUX: Dans les centres populeux comme Montréal et Toronto, ne serait-ce pas conférer un grand avantage au public, et plus particulièrement à la classe ouvrière, que de décréter que le jour de l'élection sera un jour férié?

M. DOHERTY: Plusieurs bonnes raisons militent en faveur de cette proposition et si le système que je viens d'indiquer était adopté, je crois qu'il serait à propos de fixer un jour férié complet partiel.

Si l'on rendait le vote obligatoire, il faudrait faire en sorte que la loi donnât à chacun la liberté de se rendre au bureau de vote.

M. GERMAN: Mon honorable ami rendrait-il ce principe applicable aux élections municipales?

M. DOHERTY: Le Parlement fédéral n'ayant pas à légiférer à l'égard des élections municipales, je préfère m'abstenir de discuter ce que l'on devrait accomplir dans ce domaine. C'est au comité qu'il appartient de déterminer le genre de pénalité qu'il convient de prescrire. Pour ma part, je n'aimerais pas que l'électeur fût dépouillé de son droit de suffrage parce qu'il ne se serait pas rendu au bureau de vote. Quoi qu'il en soit, l'honorable député de Rouville, en mentionnant le cas du juré, a suggéré un moyen d'obtenir l'accomplissement de l'obligation.

M. GERMAN: Le juré est payé pour se rendre à l'audience, tandis que l'électeur ne l'est pas pour aller voter.

M. LEMIEUX: Le juré qui ne répond pas à l'appel est condamné à l'amende.

M. DOHERTY: C'est vrai, mais je sais par expérience que la somme d'un dollar qui leur est payée n'est guère propre à induire les jurés, du moins un très grand nombre d'entre eux, à aller perdre leur temps à la salle d'audience; c'est une rémunération dont ils peuvent se passer sans grand dommage. Quoi qu'il en soit, je le répète, je n'énonce pas d'opinion. J'ai quelque peu étudié le sujet, et je considère que le comité devrait le mettre à l'étude. Plus on réduira le chiffre des frais qu'un candidat ou ses amis peuvent légitimement faire, moins on aura de chances de constater que des dépenses ont été faites dans un but de corruption.

Ce qu'il y a tout particulièrement lieu d'amender, ce n'est pas tant la loi des élections même que celle qui est censée devoir en assurer l'exécution. Le comité pourrait s'occuper sérieusement de rechercher s'il serait possible d'établir en notre pays une magistrature semblable à celle que l'honorable député dit exister en Angleterre, c'est-à-dire un ministère public chargé de veiller à l'exécution de la loi des élections. La création d'une telle charge offrirait des avantages manifestes, pourvu que le titulaire en fût digne; et comme on a trouvé en Angleterre la personne qu'il fallait, je ne vois pas pourquoi il en serait autrement en notre pays.

Ce serait une innovation, sans doute, une chose dont nous n'avons pas l'habitude: aussi convient-il d'examiner froidement la question avant de tenter une telle réforme.

Il y a encore autre chose à considérer au point de vue de celui qui s'est porté candidat dans le but de servir son pays. S'il est élu, le premier effet de l'élection est de l'assujétir à tous les désagréments qui sont habituellement le partage de celui dont l'é-

lection est contestée. Au point de vue de l'intérêt général de la loi, dans les cas où il y a lieu de l'appliquer, comme à celui de la protection de la personne qui peut avoir à subir une contestation non fondée, ce qu'il importe de rechercher avant tout, ce sont les moyens d'exercer et de terminer les procédures de façon plus expéditive.

A l'heure qu'il est, la pétition d'élection n'est valable qu'en tant qu'il y est donné suite dans les six mois, mais quand il y a raison suffisante, on peut obtenir une prorogation de délai. Il est loisible d'opposer des exceptions préliminaires dont appel peut être interjeté; et puis la loi décrète formellement que l'instruction d'une affaire où la présence d'un député est requise ne doit pas se poursuivre durant la session du Parlement. Les raisons que l'on peut avoir de prolonger le délai sont si nombreuses, et l'on a si souvent l'occasion d'exercer ce privilège qu'il est assez peu propre de hâter la fin des contestations au cours desquelles on peut l'exercer. Je considère que le comité ferait bien de consacrer beaucoup de temps et de soin à la recherche des moyens les plus propres à abréger les procédures en matière d'élections contestées.

A ce propos, on devrait aussi, ce me semble, s'occuper sérieusement de la façon dont les pétitions sont signifiées à l'heure qu'il est. Au député dont l'élection est contestée on fait lire la copie des articles de la loi où sont énumérées toutes les causes susceptibles d'invalider une élection. En justice pour ce député, la pétition devrait, sinon embrasser tous les détails, tout au moins indiquer avec quelque précision ce dont il est accusé. C'est à peu près comme si l'on signifiait à quelque particulier un acte d'accusation basé sur les dix commandements, en l'accusant de les avoir violés tous. Dans les autres procédures, le plaignant, autant que je sache, est tenu de faire connaître à l'intimé, d'une manière quelconque, ce dont il l'accuse.

Quelle injustice y aurait-il à demander à un pétitionnaire qui a eu quarante jours pour recueillir des renseignements de particulariser l'accusation qu'il porte? Un autre point à examiner, c'est qu'aujourd'hui, à l'appui de sa requête, un pétitionnaire est tenu de faire une déclaration sous serment attestant qu'il est croyablement informé de toutes ces choses et qu'il les croit. Je pense qu'il n'est guère possible qu'on ne puisse pas adopter des dispositions qui exigeraient non seulement une déclaration sous serment, mais une déclaration véridique. Il y a lieu de se demander si on peut trouver un moyen d'exiger du pétitionnaire une garantie meilleure de sa bonne foi.

J'ai accepté très favorablement une grande partie de ce que le représentant d'Halifax a dit de l'opportunité d'exiger des états plus circonstanciés des dépenses d'élection, surtout d'une disposition obligeant à déposer les états demandés. Ce sont là des questions dont un comité peut fort sagement s'occuper.

Les avantages qui découleraient de la publication des contributions au fonds électoral sont évidents.

Je ne retiendrai pas très longtemps l'attention de la Chambre. J'ignore si les choses que j'ai signalées comme dignes d'examen sont les plus importantes, mais il me semble qu'elles méritent d'être soigneusement étudiées, que ce sont des choses qui, même en elles-mêmes, justifieraient la nomination du comité que l'honorable député a demandé.

Conformément à la procédure suivie en 1906, du consentement de l'honorable député, je substituerai à sa motion une motion que j'ai rédigée et qui tend à la nomination d'un comité. A ce sujet, je m'aperçois que l'honorable député demande un comité composé de neuf membres. Il n'est pas certain qu'un comité moins nombreux ne serait pas plus utile. Je n'insisterai pas sur ce point, mais je crois que l'expérience démontre que, lorsque le comité est moins nombreux, chacun de ses membres comprend mieux la nécessité de s'occuper activement des travaux du comité. En 1906, le comité qui a été nommé comprenait cinq membres. Je consentirais à m'en tenir à ce chiffre ou, si l'honorable député croit que sept membres vaudraient mieux, j'accepterais ce nombre.

M. A. K. MACLEAN: Sept.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest): Dans un projet de résolution d'une grande portée, le représentant d'Halifax a signalé à la Chambre une question très importante qui devrait occuper l'attention de la population canadienne et qui a agité celle-ci l'an dernier, comme l'honorable député le sait fort bien. Les différents points qui nécessitent des réformes en ce qui a

trait à la pureté des mœurs électorales et qui exigent des modifications à la loi des élections ont été traités par le député d'Halifax dans le texte de son projet de résolution. J'aurais aimé qu'il eût été en état de montrer, indépendamment de ce texte, un peu des sentiments et du zèle dont témoignaient quelques-uns de ces commentaires devant la Chambre.

Dans le long discours qu'il a prononcé, le représentant d'Halifax a décrit, entre autres choses, un état lamentable d'irrégularités électorales qui exigent que la loi soit modifiée pour punir la subornation et les manœuvres frauduleuses dans les élections, faire connaître adéquatement et publiquement les dépenses faites par les organisations politiques, prévenir l'accumulation des fonds de campagne électorale par des fins corruptrices et prohiber toutes les contributions.

Je regrette donc de ne pouvoir féliciter, comme je le voudrais, le représentant d'Halifax d'avoir signalé ces questions à la Chambre, ainsi qu'il la fait. Je serai franc. Je ne puis le féliciter parce que je n'ai pas foi en sa sincérité, et si j'avais foi en sa sincérité, tout ce que je pourrais dire, c'est qu'elle est de date très récente.

M. l'ORATEUR: Il n'est pas permis de mettre en doute la bonne foi d'un député ni de lui imputer d'autres motifs que des motifs avouables.

M. BOYCE: Eh bien! je dirai que les sentiments qu'exprime mon honorable ami dans son discours et dans le texte de son projet de résolution ne concordent pas avec sa conduite ou son manque de conduite dans le passé. Force m'est de faire ces quelques observations uniquement parce que le représentant de Peterborough (M. Burnham) est entré dans le vif de la question de la corruption électorale dans le bref discours qu'il a prononcé, dans lequel la Chambre avait beaucoup de choses à approuver, et c'est le manque de sincérité dans la discussion d'une question si importante et qui touche de si près aux droits du peuple afin d'assurer l'honnêteté dans les élections.

Entre autres choses, le député d'Halifax demande formellement de faire mieux connaître les dépenses d'élection des candidats et les contributions aux fonds de campagne électorale. Mon honorable ami faisait partie de cette Chambre à la session de 1907-1908, et il était un grand admirateur de sir Allen Aylesworth, l'habile ministre de la Justice de ce temps-là. Lorsque la loi des élections fédérales fut soumise à cette Chambre, ayant été annoncée à son de trompe dans le discours du Trône, presque dans les mêmes termes que ceux du projet de résolution de mon honorable ami, et tendant à prévenir tous les actes dont on se plaint, quelqu'un proposa à la Chambre un projet de résolution de la même teneur que celui de mon honorable ami, qui fut repoussé par le ministre de la Justice que l'honorable député appuyait et avec lequel il était parfaitement d'accord dans cette circonstance-là.

De plus, je constate que le ministre de la Justice déclara qu'il n'avait jamais entendu de plaintes semblables à celles qu'exposait l'amendement proposé par l'opposition, amendement qui demandait l'application la plus stricte du principe de la publicité des contributions, précisement ce que mon honorable ami demande dans le présent projet de résolution. Qu'on me permette de citer un extrait du hansard de 1908 (page 11866):

> Le représentant de Prince-Edouard (M. Alcorn) veut réformer tout cela. Il veut plus de détails à plusieurs égards. Il veut la vérification des comptes, la rédaction d'affidavit et la plus grande somme de détails circonstanciés dans les déclarations qui doipent être faites et supportées par des déclarations statutaires qui équivalent à des déclarations sous serment. Il décrète que le candidat ne pourra pas prendre son siège avant que ces rapports et ces déclarations soient rédigés. Il impose une peine au candidat qui manque de se conformer aux exigences de cet article; aussi dans le cas où il y a dans la déclaration quelque chose qui n'est pas vrai, et ainsi de suite, dans une suite d'articles tendant à parer à une situation au sujet de laquelle je n'ai pas entendu dire qu'il y ait des plaintes sous le régime qui a été si longtemps en vigueur en ce pays.

Le député d'Halifax faisait partie de la Chambre pendant cette session, lorsque la loi électorale fut étudiée durant près de trois mois, et j'ai cherché en vain un mot de l'honorable député pour ou contre les modifications qu'on se proposait de faire subir à la loi. Lorsque cet amendement, proposé par le parti conservateur, qui était alors dans l'opposition, et qui était de nature à corriger la loi électorale, fut repoussé par le ministre de la Justice, l'honorable député appuya son ministre, ou, du ministère, il n'a pas élevé la voix de toute la session pour discuter le bill ou protester contre la corruption électorale.

Je voudrais pouvoir féliciter l'honorable député de sa sincérité, et pouvoir croire qu'il pense tout ce qu'il dit dans son projet de résolution. Mais je le félicite, lui et

ceux qui l'entourent d'une chose que le pays approuvera. Je le félicite de ce que, bien qu'il ne soit pas sincère, le ministre de la Justice l'a accueilli avec beaucoup plus de cordialité, avec plus de bonne foi et avec un désir plus évident de remédier au mal, que le gouvernement libéral n'en a jamais témoigné à l'auteur d'un projet de résolution ayant pour objet d'assurer la pureté des mœurs électorales.

Je félicite le ministre de la Justice de la ligne de conduite qu'il a suivie aujourd'hui et je l'engage sincèrement à examiner toute la question à un point de vue large, en vue d'apporter à la loi électorale les modifications qui tendent à faire disparaître avec modération mais fermeté les défauts existants.

Le représentant de Rouville (M. Lemieux) a parlé de déclarer le jour du scrutin jour de fête légale; cependant il était directeur général des Postes dans l'ancien Gouvernement lorsque le député de Toronto-sud (M. Macdonell) déposa un bill tendant à déclarer que le jour du scrutin serait un jour de fête légale, et il n'a pas protesté lorsque son gouvernement repoussa le bill. Cela prouve le manque de sincérité des membres de la gauche qui se montrent désireux de combattre la corruption électorale, alors que, ayant été quinze années au pouvoir, ils n'ont pas pris de mesures à cet effet. Les membres de la gauche, lorsqu'ils étaient au pouvoir, ont repoussé tous les projets de résolution qui tendaient à des réformes, et ils ont aggravé leur conduite en déclarant qu'ils n'avaient jamais entendu dire que les mœurs politiques étaient corrompues au Canada.

Le représentant d'Halifax (M. A. K. Maclean) dit que ces maux sévissent depuis longtemps au pays, mais il n'a pas protesté en 1908 lorsque le ministre de la Justice du gouvernement libéral a déclaré qu'il n'en avait jamais entendu parler.

D'après mon honorable ami, il y avait eu beaucoup de corruption aux élections de 1908 et il entra dans cette Chambre lors des élections générales de cette année-là, élections tenues sous un gouvernement libéral, et bien qu'il eût été commis beaucoup d'irrégularités et de corruption, il a gardé le silence.

La largeur de vue du Gouvernement en laissant cette question à la décision d'un comité me donne lieu d'espérer que l'on fera quelque chose, et je suis certain que la conduite du Gouvernement à ce sujet sera approuvée et applaudie par toute la population du pays.

[M. Boyce.]

Sir WILFRID LAURIER: J'aurais été extrêmement surpris si dans la discussion de cette motion on n'avait pas apporté l'argument ad hominem, qui est celui auquel ont recours de préférence les honorables membres de la droite. Chaque fois qu'une question de ce genre est soulevée, l'on nous répond de l'autre côté de la Chambre: Nous ne sommes pas meilleurs que vous l'êtes, et vous êtes tout aussi mauvais que nous le sommes. Mon honorable ami (M. Boyce) nous dit que lorsque lui et ses amis étaient dans l'opposition, ils ont appelé l'attention de la Chambre sur l'insuffisance de la loi électorale telle qu'elle l'était alors et telle qu'elle l'est aujourd'hui, et que le gouvernement libéral ne l'a pas amendée.

Une VOIX: Très bien! très bien!

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami dit très bien; pourquoi alors ne changez-vous pas la loi, aujourd'hui que vous avez le pouvoir de le faire? Le parti conservateur a proclamé que s'il arrivait au pouvoir il apporterait remède à ces maux, et c'était l'un des articles du programme d'Halifax. Le Gouvernement actuel est depuis deux ans au pouvoir et il n'a rien fait. Le premier ministre promettait de réformer la loi électorale dès qu'il serait arrivé au pouvoir, et je veux rappeler à sa mémoire l'article suivant du programme d'Halifax:

> Moyens plus efficaces pour punir la corruption et la fraude dans les élections; pour donner pleine publicité aux dépenses des organisations politiques, pour empêcher la création de fonds électoraux pour des fins de corruption et empêcher aussi les corporations, les entrepreneurs et les promoteurs de souscrire à ces fonds; pour hâter les procédures dans les pétitions d'élection; pour établir une enquête complète au sujet des pratiques de corruption et, s'il est nécessaire, nommer un procureur public indépendant dont le devoir serait de simplifier la procédure et appliquer la loi ainsi réformée.

Si les amis du Gouvernement mettent en doute notre sincérité, que devons-nous penser de la leur, lorsqu'après avoir été deux ans au pouvoir avec la responsabilité d'exécuter le programme sur lequel ils ont demandé les suffrages du peuple, ils n'ont encore rien fait?

La seule chose au point dans le discours du ministre de la Justice, discours que j'approuve beaucoup sous certains rapports, est que si la loi électorale n'est pas aussi satisfaisante qu'elle pourrait être, c'est parce que sous certains rapports elle est trop sévère. Je crois l'avoir entendu dire cela. Ainsi donc si le Gouvernement est d'avis aujourd'hui que la loi est trop sévère, nous sommes bien éloignés de l'attitude prise par l'honorable premier ministre lorsqu'il a formulé le programme qu'il a soumis au peuple.

Il est inutile pour les deux partis de s'accuser l'un et l'autre au sujet de cette question. Essayons plutôt de l'étudier dans un esprit de justice. Mon honorable ami d'Halifax (M. A. K. Maclean) nous a donné un exemple de modération aujourd'hui dans le discours qu'il a prononcé en soumettant la question à la Chambre. Il a parlé d'une façon très modérée, plus modérée que je m'y serais peut-être attendu. Il s'est abstenu de toute récrimination, bien que la tentation a dû être très grande pour lui de parler de certaines choses qui lui auraient fourni un vaste champ d'attaque contre le parti aujourd'hui au pouvoir. Au lieu de cela, il a demandé au Parlement de mettre de côté toutes les autres considérations, et d'aborder la question simplement au point de vue des principes à formuler afin de remédier à un mal que tout le monde admet. Il a été modéré dans son discours et modéré dans ses conclusions. Après avoir rappelé le discours de l'honorable premier ministre, il aurait pu très bien demander au Gouvernement de remplir la promesse qu'il a faite lorsqu'il demandait les suffrages du peuple. Au lieu d'avoir pris cette attitude, il s'est contenté de demander avec modération de faire étudier la question par un comité de la Chambre qui ferait rapport de ce qu'il faudrait corriger. Mon honorable collègue ne pouvait certainement pas être plus modéré; et je ne sais pas si j'avais été à sa place, si j'aurais montré la même modération que lui. Peut-être aurais-je été tenté de demander au Gouvernement de remplir ses engagements et de déposer la loi qu'il avait promise.

Puisque mon honorable ami a demandé aux deux partis dans cette Chambre de mettre de côté toute récrimination, et d'aborder la question au point de vue de l'honneur national et du bien du pays, je suis disposé à marcher sur ses traces. Si nous devions suivre le mauvais exemple—si l'on me permet de dire toute ma pensée—qui vient d'être donné par l'honorable député d'Algoma (M. Boyce), je ne parlerais pas comme je le fais maintenant; mais je crois que cet honorable député, après réflexion, admettra que le discours qu'il a prononcé était déplacé ou à côté de la question présentement soumise à la Chambre.

Etudions simplement la question telle qu'elle nous est présentée. En ce qui se rapporte aux actes de corruption dans les élections, je ne crois pas qu'aucun membre de la droite puisse jeter la pierre à ceux de la gauche. Les tentations ont été grandes, et je ne dis pas que le parti auquel j'appartiens est sans péché. Je ne cherche aucun avantage politique dans cette question; je préfère l'aborder sans parti pris, et admettre qu'il y a eu des violations de la loi; que cette loi n'est pas aussi parfaite qu'elle devrait être et qu'il y a lieu de l'améliorer.

Lorsque mon honorable ami le premier ministre a exposé son programme à Halifax, il a pris envers le public un engagement plus grand qu'il peut exécuter, même aujourd'hui qu'il est premier ministre. Mais il proposait certaines choses qui méritent qu'on s'en occupe, et que le comité qui sera peut-être nommé pourrait très bien discuter; entre autres l'à-propos de donner publicité complète aux dépenses des organisations politiques. Nos voisins des Etats-Unis ont adopté ce plan. Notre loi décrète déjà jusqu'à un certain point la publicité des dépenses; mais, en ceci comme en beaucoup d'autres choses la loi est restée lettre morte. Quelle en est la raison? A parler franchement, je crois que je m'accorde dans une très grande mesure avec mon honorable ami le ministre de la Justice, lorsqu'il dit que la loi est très sévère; mais bien qu'elle soit trop sévère sous certains rapports, elle est trop vague sous d'autres. D'un côté comme de l'autre elle peut être améliorée; on peut en diminuer la sévérité et en même temps en corriger les faiblesses.

Je donnerai deux exemples. Dans certains cas ces députés ont perdu leur siège et leurs droits politiques pour les fautes les plus insignifiantes. Je me rappelle le cas d'un jeune ami personnel qui, il y a plu-

sieurs années de cela, était membre de cette Chambre, et dont l'élection ayant été contestée, s'est vu enlever son siège et ses droits politiques parce qu'il avait payé $2 à un cocher pour l'avoir transporté à une certaine distance, et le tribunal a trouvé que c'était trop. Si la même somme avait été payée en dehors d'une élection, personne n'y aurait trouvé faute, et ne se serait pas plaint. Le jeune homme avait donné $2 à un cocher, peut-être parce qu'il n'avait pas de monnaie dans sa poche à ce moment-là. Je suis certain qu'il n'avait eu aucune pensée de corruption; mais vu que c'était pendant une élection, les juges ont été très sévères à son égard.

D'un autre côté, il y a eu des élections dans lesquelles, d'après les renseignements que j'ai obtenus, les infractions les plus graves ont été commises, et personne n'a été examiné ni aucun témoin appelé. Dans le cas dont je parle, le député élu a démissionné et les juges ont déclaré que leur juridiction cessait par le fait, et qu'ils n'examineraient pas les allégations. La loi est aujourd'hui faite de telle façon qu'un député peut être privé de son siège pour la plus petite infraction dont il n'aura pas eu la moindre connaissance; la faute peut avoir été commise par son agent. D'un autre côté, un député qui aurait été élu au moyen de nombreuses violations de la loi, d'une corruption sans limite, peut échapper aux conséquences de ces actes simplement en démissionnant et le juge peut dire alors qu'il n'a pas juridiction. Sous ce rapport la loi peut être modifiée et améliorée, et il y a lieu de s'enquérir. Si le comité fait son travail comme il le doit, chercher simplement en quoi la loi est fautive et quels remèdes il faudrait apporter, je crois qu'il rendra bon service; mais j'ai mes doutes sur l'opportunité de nommer un comité pour étudier cette question. Cependant la chose est décidée. J'espère que le comité fera son rapport durant la présente session et qu'il le fera de telle sorte qu'il puisse servir de base à une réforme de la loi.

On a émis une ou deux idées au sujet desquelles je ferais tout aussi bien de donner mon opinion. Mon honorable ami d'Algoma (M. Boyce) a dit, il y a un instant, que l'ancien Gouvernement avait repoussé un amendement à l'effet de déclarer le jour du scrutin jour de fête. Pour ma part, je ne crois pas qu'il soit convenable ou sage de tenir une élection un jour de fête, car vous donnez plusieurs occasions de violer la loi. Il ne faut pas oublier que lorsque le jour du scrutin approche l'opinion publique est souvent arrivé au paroxisme de la fièvre. Si vous déclarez le jour de l'élection jour de fête, et que vous empêchez les gens de vaquer à leurs occupations habituelles, les occasions de désordre seront très grandes. Je crois au contraire que le jour du scrutin devrait être un jour de travail comme à l'ordinaire.

Mais j'approuverais l'insertion dans la loi d'une disposition assurant à tout employé une heure ou deux pour enregistrer son vote. Je sais, et d'autres, sans doute, savent comme moi, car le fait se produit assez fréquemment, que des ouvriers sont parfois gênés dans l'exercice de leurs droits électoraux, je ne dis pas absolument empêchés de les exercer, mais plus ou moins contrecarrés. Si la loi statuait que tout ouvrier pourra obtenir de son patron au moins une heure pour déposer son bulletin, j'approuverais une telle réforme.

Quant au vote obligatoire, je n'ai pas de vues très arrêtées sur le sujet. Je suis loin d'être convaincu que l'obligation de voter aurait tous les effets bienfaisants qu'on attend; d'un autre côté, je ne m'y opposerais pas si on incorporait une telle disposition dans la loi. Le suffrage n'est pas un droit mais un privilège, et si l'électeur ne juge pas à propos d'exercer ce privilège, c'est son affaire, et je ne vois pas comment on pourrait y remédier. Je ne vois pas que vous lui infusiez un jugement plus sain en l'amenant de force aux urnes électorales. Nous savons tous que dans certaines circonstances il se trouve des électeurs qui se croient en conscience tenus de s'abstenir de voter, parce qu'ils n'ont de sympathie pour aucun des candidats. Je ne vois pas comment vous pouvez forcer un individu à voter contre sa conscience. Mais, dit-on, envoyez-le déposer son bulletin, même si ce bulletin n'est pas rempli. Il est préférable, à mon avis, de laisser les choses dans l'état où elles sont, et de nous en remettre à la conscience de chacun de décider comment il doit exercer son droit de suffrage.

Mais ce sont là des questions de peu de conséquence et d'intérêt secondaire. Ce qu'il importe, c'est de prévenir la corruption et l'achat des consciences en temps d'élection. L'honorable député de Peter-

borough-ouest (M. Burnham) affirme que notre pays est terriblement corrompu, que notre situation à cet égard est affreuse et crie vengeance au ciel. Je ne partage pas cette vue pessimiste. Je sais qu'il se produit dans toute élection des faits de corruption. Malheureusement, il en a toujours été ainsi depuis qu'il se fait des élections, et je crains fort que cela ne persiste. Le mieux que nous puissions faire c'est de remédier au mal autant que possible en édictant des châtiments contre la corruption et un mécanisme juridique assurant l'application des peines. Il faut avouer que le mécanisme dont nous disposons maintenant est resté ces années dernières presque inutilisé; les pétitions en contestation d'élections sont tournées presque en dérision. Je crois que, à cet égard, le ministre de la Justice a un vaste champ d'activité qui s'ouvre devant lui, et devrait proposer de modifier la loi des élections contestées en vue de la rendre plus effective qu'elle ne l'a été jusqu'ici. C'est la réforme qui s'impose de prime abord, suivant moi; assurer l'instruction rapide de ces causes, exiger que les pétitions contiennent des allégations précises, et non des généralités, comme il arrive maintenant, et à l'égard de ces allégations de fait, exiger une enquête à fond.

Le très honorable R. L. BORDEN (premier ministre): J'ai bonne mémoire d'avoir proposé en cette Chambre un projet de résolution à peu près exactement dans le sens de celui proposé par mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean). Je dirai sur-le-champ que je ne trouve absolument rien à critiquer dans l'exposé que l'honorable député nous a fait de ses vues à ce sujet.

Lorsque je soumis une motion dans des termes à peu près semblables à la sienne, je me souviens que certains honorables ministres d'alors s'informèrent, avant que la motion eût été appelée, si je me proposais de profiter de la circonstance pour aborder la question épineuse de la corruption électorale au Canada. Je leur déclarai que je n'avais pas la moindre pensée d'engager une polémique sur le sujet, mon seul but étant de provoquer une certaine réforme des lois, laquelle me paraissait alors, et me paraît encore aujourd'hui, opportune. Le ministre de la Justice d'alors, aujourd'hui sir Charles Fitzpatrick, me déclara que dès lors on ne voyait pas de mal à ce que je présentasse ma motion. Il m'informa que le Gouvernement se proposait de son côté de déposer un projet de résolution, sur quoi je consentis sur-le-champ à ce que ma motion fût biffée et remplacée par la sienne. C'est ce qui fut fait, mais en conséquence, si je me rappelle bien, de l'élévation de sir Charles Fitzpatrick, peu de temps après, au poste de juge en chef de la cour suprême, et de son remplacement par un nouveau ministre de la Justice, il ne fut donné aucune suite, si j'ai bonne mémoire, aux recommandations de ce comité.

Mon très honorable ami le leader de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) a rappelé certaines observations du ministre de la Justice (M. Doherty) et a paru en conclure que le seul but du Gouvernement est de provoquer un certain relâchement de la loi électorale.

Je ne pense pas que mon très honorable ami se soit montré parfaitement juste en cela. Le ministre de la Justice, si j'ai bien compris le sens de ses paroles, a déclaré que, à certains égards, la loi dans son état actuel dépasse son but, en ce sens qu'on ne l'applique pas parce que l'opinion publique n'en approuve pas les dispositions. Les lois de cette nature, comme les lois somptuaires, sont dépendantes pour leur application de l'appui qu'elles reçoivent auprès de l'opinion publique dans l'ensemble du pays, et dans le milieu particulier où l'on se réclame d'elles. Ce n'est ni le désir ni l'intention du Gouvernement de relâcher la sévérité de la loi, mais de doter le pays d'une loi électorale qui soit convenablement appliquée.

Mon très honorable ami a fait allusion plus particulièrement à la mise en vigueur de la loi des élections contestées, et je suis entièrement de son avis que le comité pourrait trouver un emploi des plus utiles pour son activité à déterminer une réforme sous ce rapport. En plus d'une circonstance en cette enceinte et sur les tréteaux publics, j'ai signalé les lourdes dépenses, et surtout les délais très vexatoires imposés par l'application de la loi des élections contestées dans son état actuel, et en raison de l'interprétation que font les tribunaux de certaines dispositions de cette loi.

En conséquence d'une décision que je ne me propose pas de critiquer, décision rendue par la plus haute cour de justice du pays il y a bon nombre d'années, nous nous trouvons en présence de la situation que je vais dire. Un pétitionnaire produit sa demande en contestation contre un candidat quelconque; aussitôt on lui oppose

que, aux termes de l'article 271 de la loi des élections fédérales, il n'avait pas le droit de voter, ayant payé les frais du transport d'un électeur au bureau de vote. Dès lors, le tribunal, au lieu de s'appliquer à déterminer si, oui ou non, le candidat est coupable d'une infraction de la loi électorale, consacre des mois, des années peut-être, à s'enquérer si, oui ou non, le pétitionnaire s'est rendu coupable d'une infraction de la loi électorale. On dira que c'est là une histoire faite à plaisir; mais on trouve des cas aussi bizarres racontés dans les annales des cours de justice du Canda. Effectivement, je suis d'avis que les procédures relatives aux objections préliminaires ont acquis une importance et pris un développement bien au delà de ce que se proposaient les auteurs du statut à l'origine, et j'espère que les labeurs de ce comité aboutiront à quelque amélioration de la loi sous ce rapport.

L'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) a fait observer que les candidats à l'élection dans notre pays sont tenus responsables des actes non seulement de ceux qu'ils nomment leurs agents, mais de ceux que, à en juger par leur manière d'agir, les tribunaux du pays peuvent considérer comme étant leurs agents, bien qu'ils n'aient effectivement aucune autorisation de leur part. On se rappellera que toute personne qui travaille activement en faveur d'un candidat ou lui raccole des votes sans que le candidat l'ait prié de le faire, mais à sa connaissance, devient son agent, et le candidat subit la conséquence des actes de cet homme, au point d'être privé de son mandat. La loi fut améliorée quelque peu à cet égard en 1892 et 1893, je pense, alors que sir John Thompson était ministre de la Justice.

Si le candidat pouvait établir qu'il avait pris certaines précautions pour éviter toute infraction de la loi par son agent, et si les erreurs de cet agent n'étaient que des peccadiles, le candidat ne pouvait être privé de son mandat. Je ferai observer à la Chambre que la loi anglaise va beaucoup plus loin que la nôtre sous ce rapport; car si je me rappelle bien, une infraction commise par une certaine classe d'agents en Grande-Bretagne, bien que commise hors la connaissance et sans le consentement du candidat, rend le candidat inéligible à la Chambre des communes durant toute cette législature.

L'honorable député de Peterborough-ouest (M. Burnham) a signalé l'importance des procédures sommaires. Si je ne me trompe, sous l'empire de la loi électorale actuelle, des procédures sommaires peuvent être prises contre qui que ce soit.

M. BURNHAM: Je ne pense pas qu'on le puisse de cette manière.

M. BORDEN: Elles peuvent être prises, je pense, devant un magistrat. Je ne veux pas contredire l'honorable député, je n'ai pas fait une étude serrée de la question, mais la loi des élections fédérales renferme une disposition autorisant à procéder sommairement contre toute personne coupable d'infraction de la loi; et c'est très fréquemment la pratique, au cours d'élections chaudement contestées, d'avoir quelqu'un pour observer ce qui se passe afin de pouvoir prendre, dans le plus court délai possible, les procédures sommaires en question, et par ce moyen empêcher de nouvelles infractions de la loi. Cependant, si la loi est défectueuse sur ce point, je reconnais bien avec l'honorable député de Peterborough, qu'elle doit être modifiée.

Les dispositions relatives aux dépenses, contenues dans les articles 263 et 264 de la loi électorale, sont bien assez sévères, si elles sont observées. Je pense que la plupart des membres de la députation ont eu soin de s'y conformer, mais je crois bon de rappeler que tout contrevenant est passible d'une amende de $20 pour chaque jour qui s'écoule depuis le moment où il aurait dû faire la déclaration prescrite. En outre, tout candidat qui soumet un état de ses dépenses d'élection qu'il sait être faux est coupable d'un délit justiciable du jury.

Nous admettrons que ce sont là des dispositions assez sévères; mais comme l'a fait observer l'honorable député d'Halifax (M. Maclean), la difficulté est que la loi ne semble pas être appliquée à cet égard comme elle le devrait. Je tiens à faire savoir à l'honorable député que j'ai fait il y a quelques années un examen fort soigneux de la loi électorale anglaise et de ses résultats, surtout au moment de présenter la motion à laquelle il a été fait allusion cet après-midi, et je puis dire que des difficultés existent en Angleterre tout comme en ce pays-ci. Les juges de la Grande-Bretagne ont eu beaucoup de misère à empêcher que l'on éludât la loi par le moyen de ce que l'on appelle soigner un comté, en y distribuant des fonds sous forme de paiements effectués de manière que l'acte ne tombe pas sous l'application des termes de la loi strictement interprétés. Notre loi

électorale a beau être sévère, chacun comprend que la fraude a de nombreux moyens à sa disposition, et il nous faut après tout compter dans une large mesure sur l'opinion publique. La question du vote obligatoire, question que mon très honorable ami a touchée, a fait dans cette Chambre l'objet de maint et maint débat. Je me souviens d'un rapport où certain comité proposait d'enlever à un électeur, qui ne l'aurait pas exercé à une élection, son droit de voter à l'élection suivante, s'il ne montrait devant un tribunal qu'il avait de bonnes raisons de s'abstenir. Je suis d'accord avec mon très honorable ami pour dire que des mesures de cette sorte seraient d'application très difficile. J'admets également avec lui que nous sommes peut-être sujets à nous exagérer les proportions dans lesquelles s'exercent auprès de l'électorat les manœuvres frauduleuses. Quant à moi, j'ai peine à croire que les choses aillent si loin qu'on le pense dans certains quartiers. L'usurpation de personnalité, surtout dans les grandes villes, est un délit fort répandu, et celui de transporter les votants aux bureaux est de pratique assez commune, non seulement dans les villes, mais dans tous les collèges électoraux du Canada. Lors d'un débat sur cette question il y a une dizaine d'années, on s'est demandé sérieusement si l'on ne ferait pas bien de modifier la loi à cet égard, vu que le public se soucie fort peu de l'observer.

Au cours de la campagne électorale de 1908, une association s'est formée dans les Provinces maritimes pour travailler à l'honnêteté des élections. Cette association a accompli d'excellente besogne, mais elle n'a pas, que je sache, tenté d'exercer une surveillance sur les faits de cette sorte, ne considérant pas que la loi sur ce point était soutenue par l'opinion publique. Je saisis parfaitement la difficulté qui se présente ici; d'une part, si aucune loi ne gouverne les cas de cette sorte, certaines manœuvres que l'honnêteté réprouve pourront à l'aise s'exercer, pendant que, d'autre part, avec des dispositions trop sévères, l'opinion publique ne tiendra pas compte de la loi. Il a déjà, je crois, été suggéré de permettre le transport des votants aux bureaux avec certaines restrictions et certaines garanties. Quant à savoir si à cet égard un changement à la loi serait avantageux, c'est ce que j'ignore, et c'est une question que le comité pourrait examiner. Je ne veux point m'engager dans une discussion du reproche que l'on nous a fait d'atermoiements ou de négligence. Si j'avais pensé qu'une élection générale fût aussi imminente qu'ont paru le croire quelques-uns de nos amis de la gauche, nous aurions abordé la question plus tôt, mais nous avions cru qu'avant la prochaine élection générale une réforme s'accomplirait. Mon honorable ami le ministre de la Justice avait fait une étude de la question, et il se proposait de soumettre à la Chambre le résultat de son examen, lorsque mon honorable ami le député d'Halifax, le devançant, a fait mettre au Feuilleton une motion dès les premières heures, et on a pensé qu'il convenait de lui fournir l'occasion de faire naître un débat sur cette motion, plutôt que d'intervenir avant qu'elle fût appelée.

Je prierai la Chambre de bien vouloir m'excuser si j'ai dépassé l'heure de quelques minutes.

Je proposerai maintenant le renvoi du débat à une prochaine séance.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à six heures.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Jeudi, 19 février 1914.

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

QUESTIONS.

(Les questions auquelles il a été répondu verbalement sont indiquées par un astérisque.)

MUR DE PROTECTION A LAPRAIRIE.

M. LANCTOT demande:

1. Un marché a-t-il été conclu entre le Gouvernement et MM. Noé Poupart et Duranseau, de Laprairie, pour construire le mur de protection de la ville de Laprairie aux terres hautes de Saint-Lambert?
2. Des soumissions ont-elles été demandées à cet effet? Dans l'affirmative, dans quels journaux les avis ont-ils été publiés?
3. A quelle date ces soumissions ont-elles été demandées, et à quelle date le temps expirait-il pour la réception de ces soumissions?
4. Est-ce que le département des Travaux publics à Ottawa ne demandait pas de faire 1,400 pieds de cet ouvrage dans le cours de l'automne dernier, c'est-à-dire la partie partant de la rivière Saint-Jacques aux terres hautes de Saint-Lambert, afin de pouvoir utiliser le chemin du boulevard Edouard VII terminé dans le mois de novembre dernier par le gouvernement provincial?
5. Quels sont les noms des soumissionnaires, le prix de chacun d'eux?
6. L'entreprise a-t-elle été accordée au plus bas soumissionnaire, à qui a-t-elle été accordée?

7. Le contrat est-il signé par les entrepreneurs? Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il de pousser ces travaux dès le printemps prochain?

8. Le Gouvernement sait-il que ces travaux sont absolument nécessaires, attendu que ces 8,000 pieds de chemin se trouvent sur le parcours du boulevard Edouard VII?

M. ROGERS:

1. Le contrat a été envoyé pour être signé le 16 janvier, mais il n'est pas revenu encore au département.

2. (a) Oui; (b) Montréal: Gazette, Star, la Patrie, Standard, Moniteur du Commerce, Tribune, Canadian Jewish Times, L'Araldo del Canada, Financial Times, l'Opinion; Québec: Chronicle, l'Evénement, le Travailleur; Lachute: Watchman; Saint-Joseph de Beauce, le Ralliement; Chicoutimi, le Progrès du Saguenay, le Travailleur; Joncquières, L'Avenir de Joncquières; Cookshire, Compton County Chronicle; Grand'Mère, la Semaine; St-Lambert, South Shore Press; Victoriaville, la Gazette d'Arthabaska, l'Echo des Bois-Francs, Gleaner; Joliette, l'Etoile du Nord; Buckingham, Post; Thetford-Mines, le Mineur; Montmagny, le Peuple; Shawville, Equity; Sorel, l'Eveil, Warning, le Sorelois; Richmond, News; Rimouski, le Progrès du Golfe; Saint-Hyacinthe, le Courrier, la Tribune; St-John, News and Eastern Township Advocate; Sherbrooke, Record; Granby, Leader Mail, l'Echo de Granby; Waterloo, le Journal de Waterloo; Magog, Entreprise; Fraserville, l'Action Canadienne, Shawinigan-Falls, l'Industriel; Trois-Rivières, le Courrier.

3. Les soumissions ont été annoncées le 21 août pour être reçues le 23 septembre 1913.

4. Oui.

5. E. J. Rainboth, $70,051.60 environ; A. Duranceau et N. Poupart, $72,676.73; F. C. Jackson, $110,326.23.

6. La plus basse soumission a été retirée à la suite d'un malentendu dans le cahier des charges et l'entreprise a été accordée au deuxième, MM. Duranceau et Poupart.

7 a) Répondu sous le n° 1; b) Oui.

8. Le département en a été informé.

INTERCOLONIAL.—LE DETECTIVE SKEFFINGTON.

* M. EMMERSON demande:

1. George Skeffington, autrefois employé comme détective au service de l'Intercolonial, a-t-il été employé sur ce chemin de fer à une époque quelconque depuis le 1er janvier 1912? Dans l'affirmative, à quoi a-t-il été employé, et quelle somme, s'il en est, lui a-t-on payée?

2. Au cours de la période sus-mentionnée, a-t-il été employé par l'un ou l'autre des départements de l'administration? S'il en est ainsi, à quoi a-t-il été employé, par qui a-t-il été engagé, et quelle somme lui a été payée?

3. Le dit George Skeffington est-il actuellement employé par l'Intercolonial, permanemment? Dans l'affirmative, que fait-il, et quelle rémunération reçoit-il?

4. Est-il actuellement employé, permanemment ou temporairement, par un autre département de l'administration? Si oui, quel est son emploi, quelle rémunération reçoit-il, et quelle est la durée de son emploi?

M. COCHRANE:

1. Il a été employé comme inspecteur spécial aux dates suivantes: 9 jours en juillet 1913, montant payé, $27.50; un mois, août 1913, montant payé, $82.50; un mois, septembre 1913, montant payé, $82.50.

2. Il a été employé par le commissaire Adair pour recueillir des renseignements relatifs aux enquêtes entreprises par le commissaire. Il a reçu $877.39.

3. Non.

4. Le département des Chemins de fer et des Canaux n'a aucun renseignement.

TARIF DE L'INTERCOLONIAL.

M. SINCLAIR demande:

1. Quel est le taux par tonne pour fret de première classe de Saint-Jean à Halifax?

2. Quel est le taux payé par le chemin de fer du Pacifique-Canadien à l'Intercolonial, par tonne, pour le fret transporté par le Pacifique-Canadien entre Saint-Jean et Halifax?

M. COCHRANE:

1. Le tarif de première classe de Saint-Jean à Halifax qui comprend les frais de chargement et de déchargement, est de $7 par tonne, c'est-à-dire le tarif appliqué aux expéditions de la classe la plus élevée faites entre Saint-Jean et Halifax en quantités inférieures à un chargement de wagon entier.

Pour un trafic de cette nature, le chemin de fer accepte la responsabilité pour perte et dommages survenus aux marchandises, le coût de la manutention dans les entrepôts de la petite vitesse, à Saint-Jean et à Halifax, de chargement des wagons et de leur déchargement, des feuilles d'expédition, de la perception des tarifs et des comptes de dépenses diverses.

2. Le chemin de fer Pacifique-Canadien ne transporte pas de marchandises entre Saint-Jean et Halifax.

LE TRANSCONTINENTAL NATIONAL.—CHANGEMENTS DE RAMPES.

*M. GRAHAM demande:

La compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique a-t-elle approuvé les changements de rampes faits sur le National Transcontinental entre Québec et Winnipeg depuis octobre 1911? Dans l'affirmative, en quels termes et à quelles date ou dates?

M. COCHRANE: Non.

WILLIAM F. SLACK.

M. LEMIEUX demande:

1. M. William F. Slack, d'Ottawa, a-t-il été nommé commis des travaux, au ministère des Travaux publics, en juillet 1911?

2. A-t-il été nommé par le ministre des Travaux publics ou par la commission du service civil?

3. A quel salaire a-t-il été nommé?

4. A-t-il été porté des accusations contre lui en 1911 ou 1912? Quelles sont ces accusations, et quels sont les noms des personnes qui les ont portées?

5. M. Hector Chauvin a-t-il fait enquête sur ces accusations?

6. M. Hector Chauvin a-t-il fait rapport de cette enquête? Dans l'affirmative, quelles ont été ses conclusions?

7. M. William F. Slack a-t-il été réinstallé après que le rapport susdit a été fait? Dans l'affirmative, par qui et à quelle date?

8. Subséquemment au susdit rapport de M. Hector Chauvin, a-t-il été porté de nouvelles accusations contre le dit William F. Slack, dans l'affirmative quelles sont ces accusations et quelles sont les noms des personnes qui les ont portées?

9. Ces nouvelles accusations, s'il y en a, ont-elles fait le sujet d'une enquête par M. M. R. V. Sinclair, C.R., d'Ottawa? Dans l'affirmative, quand?

10. Le plaignant ou les plaignants ont-ils produit quelque témoin? Dans l'affirmative, quels sont les noms des personnes qui ont comparu, à la dite enquête, devant le commissaire R. V. Sinclair, de la part du dit plaignant ou des dits plaignants, à l'appui des dites accusations?

11. Lors de la dite enquête devant le commissaire R. V. Sinclair, le dit Wm F. Slack a-t-il été entendu, ou lui a-t-il été permis de se faire entendre pour se défendre, ou des témoins ont-ils été entendus, ou leur a-t-il été permis d'être entendus pour sa défense? Sinon, pourquoi?

12. Si des témoins ont été entendus pour le compte du dit Wm F. Slack, à la dite enquête, quels sont les noms des dits témoins?

13. Le commissaire R. V. Sinclair a-t-il fait rapport de la dite enquête? Dans l'affirmative, quand et quelles ont été ses conclusions?

14. Le dit Wm F. Slack a-t-il été démis? Dans l'affirmative, quand?

15. Est-ce l'intention du Gouvernement de réinstaller le dit Wm F. Slack et dans ce cas, quand?

16. Y a-t-il eu changement de ministre des Travaux publics entre la première et la seconde enquête?

M. ROGERS:

1. Nommé le 6 octobre 1911.

2. Par décret en conseil, sur le certificat de la commission du service civil.

3. $1,200 par année.

4. Oui; J. Jolicœur, A. Franche, A. Mousseau et J. R. Lamontagne. (Voir réponse n° 8.)

5. Oui.

6. Oui; aucun rapport n'a été fait.

7. Oui; par l'architecte en chef, le 29 mai 1912.

8. Oui; langage insultant et blasphématoire à l'adresse de M. J. L. Chabot, député; déclarations fausses faites à ce dernier et ivresse pendant les heures de travail.

9. Oui; le 26 septembre 1912.

10. Oui; M. J. L. Chabot, M.P.; J. R. Lamontagne, William Hollington, A. Mousseau et William Orton.

11 et 12. Oui; mais il n'a pas demandé à faire entendre de témoins.

13. Oui; le 17 décembre 1912; il est dit dans le rapport que les accusations portées ont été prouvées.

14. Oui; par décret en conseil du 25 janvier 1913.

15. Non.

16. Il n'y a pas eu changement de ministre des Travaux publics, entre la fin de la première enquête et le commencement de la seconde.

EXPEDITION DU FOIN.

M. EMMERSON demande:

1. Est-ce qu'il se transporte à Halifax, sur la ligne de l'Intercolonial, du foin expédié par la voie du Pacifique-Canadien, en vertu de la convention Gutelius-Bosworth? S'il en est ainsi, quelle quantité a été transportée par l'Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax depuis le 15 novembre écoulé?

2. Est-ce qu'il se transporte du foin venant de la province de Québec à des endroits de la Nouvelle-Ecosse, à des taux spéciaux, ou à des taux qui diffèrent de ceux qui sont inscrits dans le fascicule des taux imprimés *via* Saint-Jean ou autrement?

3. Est-ce qu'il s'est expédié du foin sur certains points de la Nouvelle-Ecosse, provenant d'endroits situés à l'ouest du Nouveau-Brunswick, à des taux identiques aux taux spéciaux accordés à certains endroits dans la partie est de la Nouvelle-Ecosse, au cours de l'automne de 1912, et de l'hiver et du printemps de 1913, à cause de la rareté de foin survenue en certains districts?

4. Quel est le taux régulier pour le transport du foin venant de la province de Québec et destiné à Halifax et à Sydney?

5. Quels ont été les taux en 1912 et en 1911, et quelle différence y a-t-il entre les taux de ces deux années, respectivement, et les taux actuels exigés par l'Intercolonial soit sur sa propre ligne, soit sur la ligne du Pacifique-Canadien *via* Saint-Jean?

M. COCHRANE:

1. Il n'y a pas eu de foin expédié d'Halifax par les navires du Pacifique-Canadien ou de la ligne Allan, cette année, et il n'en a pas été expédié de Saint-Jean à Halifax, en vertu de la convention Gutelius-Bosworth.

2. Non.

3. Aucun tarif spécial n'a été accordé par les chemins de fer à certaines localités à l'ouest du Nouveau-Brunswick pour des localités situées à l'est de la Nouvelle-Ecosse, durant l'automne de 1912, l'hiver et le printemps de 1913; les expéditions ordinaires, s'il y en a, sont faites conformément au tarif publié.

4. On trouvera annexé à cette réponse un état marqué "A", indiquant les prix réguliers, pour le transport du foin sur l'Intercolonial, de la province de Québec à Halifax et Sydney.

5. L'état marqué "A" indique également les prix en vigueur en 1911 et 1912, pour le transport du foin à Halifax et Sydney, comparés à ceux de 1913.

L'état marqué "B" indique les prix correspondants exigés par le Pacifique-Canadien entre les gares de la province de Québec et Halifax ou Sydney. (Ces états sont déposés entre les mains du greffier de la Chambre.)

LES INDIENS DE LA RESERVE KITSILANO.

M. OLIVER demande:

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement que les autorités de la Colombie-Anglaise aient payé de l'argent aux sauvages de la réserve de Kitsilano, pour les engager à quitter la réserve?

2. Est-il à la connaissance du Gouvernement que les locaux que les sauvages occupaient sur la réserve de Kitsilano ont, paraît-il, été détruits?

3. Le Gouvernement sait-il qui a conseillé de détruire ces locaux?

M. ROCHE:

1. Oui.

2. Oui.

3. Un inspecteur du département a fait rapport que ces bâtiments ont été démolis sur l'ordre du gouvernement provincial.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE—COUT PAR MILLE.

M. GRAHAM demande:

1. Quel est le coût estimatif par mille, quand elle sera achevée, de la section des montagnes du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique?

2. Quel est le coût, par mille, de la section des prairies dudit chemin de fer?

M. COCHRANE:

1. L'ingénieur en chef du Gouvernement estime que le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, dans la division des montagnes, coûtera $97,035 par mille. L'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique estime le coût, par mille, à $102,775.

2. Le coût estimatif du Grand-Tronc-Pacifique, dans la division des prairies, est de $45,180 par mille.

HOUILLE POUR LES DRAGUES DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. SINCLAIR demande:

1. Le ministère des Travaux publics a-t-il demandé, en 1913, des soumissions pour la fourniture du charbon aux dragues du Gouvernement qui opèrent dans la Colombie-Anglaise?

2. Dans l'affirmative, quand ces soumissions ont-elles été reçues?

3. Quelles sont les adresses postales de tous les soumissionnaires?

4. Quel est le montant de chaque soumission?

5. Quand et à qui l'entreprise a-t-elle été adjugée?

6. Quel prix a été payé pour le charbon fourni à ces dragues, entre la date de la réception de ces soumissions et celle à laquelle l'entreprise a été accordée à l'heureux soumissionnaire?

7. A-t-il été acheté du charbon pour ce service de quelque personne ou de quelque compagnie autre que l'entrepreneur, depuis que la dite entreprise a été adjugée? Dans l'affirmative, combien et à quel prix?

8. Quelle quantité de charbon a été achetée jusqu'au 31 décembre 1913, en vertu du dit contrat ainsi accordé à l'heureux soumissionnaire?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. Des soumissions ont été reçues à Vancouver (C.-A.), le 19 avril 1913, par le surintendant des dragues et ont été envoyées à Ottawa, où elles ont été reçues le 7 mai 1913.

3 et 4. "A". Pour Victoria, (C.-A.). Le marché M.F. (Livraison dans le port de Victoria, le long de la drague, du quai ou autre endroit.)

	En gros morceaux.	Houille menue, lavée.
Victoria Fuel Company, Victoria	$5 50	$5 00
J. Kingham & Company, Victoria	5 25	4 75

Marché M. H. (Livraison dans le port de Victoria, à bord de la drague, du remorqueur ou autre embarcation.)

	En gros morceaux.	Menue, lavée.
Victoria Fuel Company	$6 00	$5 50
J. Kingham & Company	6 50	6 00

"B" Pour Vancouver (C.-A.).—Marché M. G. (Livraison par Burrard Inlet, First-Narrows ou False-Creek, le long de la drague.

	En gros morceaux.	Menue, lavée.
Evans, Coleman & Evans, Ltd, Vancouver	$5 25	$5 00
Macdonald Marpole Company, Vancouver.	5 65	4 65

Marché M.E. (Livraison dans le port de Vancouver ou à First Narrows, le long de la drague ou du quai).

	En gros morceaux.	Menue, lavée.
Evans, Coleman & Evans, Ltd	$5 25	$5 00
Macdonald Marpole Company	5 65	4 65

(Livraison a bord de la drague ou autre embarcation.)

	En gros morceaux.	Menue, lavée.
Evans, Coleman & Evans, Ltd	$6 00	$5 50
Macdonald Marpole Company	5 95	4 95

5. Victoria (C.-A.).—Marché M.F., J. Kingché M. (Livraison sur le fleuve Fraser, à New-Westminster ou en aval de cette ville, le long de la drague, d'une autre embarcation ou du quai.)

	En gros morceaux.	Menue, lavée.
J. W. Pike & Company, New-Westminster	$5 20	$4 70
Joseph Mayers, New-Westminster	5 50	4 50
Gilley Bros, Ltd, New-Westminster	5 65	4 55

Marché M. B. (Livraison à bord de la drague Fruhling, à New-Westminster).

	En gros morceaux.	Menue, lavée.
Gilley Bros, Ltd	$6 50	$4 70
J. W. Pike & Co.	6 60	6 10

Tous ces prix sont pour des tonnes de 2,240 livres.

5. Victoria, (C.-A.).—March M.F., J. Kingham & Co., décret ministériel du 2 août 1913.

Marché M. H., Victoria Fuel Company, décret ministériel, du 2 août 1913.

Vancouver, C.A.—Marché M. G., Evans, Coleman & Evans, Ltd., par décret ministériel, 10 juin 1913.

Marché M. E., Evans, Coleman & Evans, Ltd., par décret ministériel, 10 juin 1913.

New-Westminster, C.A.—Marché M., J. W. Pike & company, par décret ministériel, 11 juin 1913.

Marché M. B., Gilley Bros. Ltd, par décret ministériel, 11 juin 1913.

6. Victoria, (C.-A.).—Les dragues " Ajax " et " Mudlark ", $7 par tonne.

Les remorqueurs " Point-Ellice " et " Petrel ", $7.50 par tonne.

New-Westminster—Drague " Fruhling ", $6.65 la tonne.

Drague "King-Edward", $7.50 et $6 la tonne.

Vancouver—Remorqueur "Point-Ellice", $6 la tonne.

7. Victoria:

Tonnes.	La tonne.
834	$7 00
35	7 50
77	6 50
13	5 75
85	6 60

New-Westminster:

Tonnes.	La tonne.
765	$6 00
100	5 65
8	8 00

Vancouver—45 tonnes à $5.50 la tonne. A cause de la grève des houillères de la Colombie-Anglaise et de la rareté du charbon, il nous a fallu payer des prix beaucoup plus élevés, obligés que nous étions de fournir du combustible aux dragues.

8. Victoria—Convention M. H., 140 tonnes.

New-Westminster—Convention M. B., 291 tonnes.

Vancouver—422 tonnes. On a muni d'appareils à pétrole toutes les dragues et tous les remorqueurs, à l'exception de ceux et de celles qui se trouvaient à Victoria; à l'avenir, on n'aura plus besoin d'une quantité aussi considérable de charbon.

SERVICE POSTAL ENTRE SCOTSBURN-STATION ET RIVIERE-JEAN, COMTE DE PICTOU.

M. MACDONALD demande:

1. Qui fait le service postal entre Scotsburn-Station et la rive occidentale, comté de Pictou?
2. Cette personne a-t-elle signé une convention se rapportant à ce service?
3. Dans l'affirmative, quelle est la durée de de service mentionnée dans cette convention?
4. Quelle est la rémunération attachée à ce service?

M. PELLETIER:

1. Hugh R. Ross.

2. Il a signé un arrangement temporaire.

3 et 4. Datant du 12 février 1914 et se poursuivant suivant le bon plaisir du directeur général des Postes, à $2 du voyage, ce qui représente $626 par année. On demandera probablement des soumissions dans ce cas.

CAMP D'ARTILLERIE A VALCARTIER (P.Q.).

* M. LEMIEUX demande:

1. Le ministère de la Milice et de la Défense a-t-il récemment fait l'acquisition de quelque terrain à Valcartier (P.Q.), destiné à l'établissement d'un camp d'artillerie?
2. Combien a-t-on acheté de fermes et quelle est la superficie totale du terrain acquis?
3. Quel a été le coût de ce dernier?
4. Quels sont les noms des différents propriétaires de ces fermes et quel est le montant payé, suivant entente, dans chaque cas?

M. HUGHES:

1. Non.

2, 3 et 4. Non.

DISTRIBUTION RURALE DANS LE COMTE DE PICTOU.

M. MACDONALD demande:

1. A-t-on reçu quelques requêtes demandant l'établissement d'un service de livraison rurale du courrier entre Pictou et Salt-Springs, dans le comté de Pictou?
2. Dans l'affirmative, quand et quelles sont les routes qu'on veut établir à cet effet?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. Le 2 juin 1913, on a reçu une requête demandant un service de distribution rurale entre Pictou et Salt-Springs, mais, après une enquête, on a constaté que ce service serait impraticable à cause de certains détails

dont on devait tenir compte, puisqu'ils se rapportaient à ce service. En outre, la route qu'aurait suivie le facteur n'était pas circulaire, puisque, d'un côté, elle ne faisait que longer la rivière. Le 7 février 1914, on a reçu une requête demandant l'inauguration d'un service de courrier le long d'une route qui traverse Salt-Springs, Green-Hill, Lovat et Lime-Rock et qui, si on la trouve satisfaisante, embrasse une partie au moins de la région qui sépare Pictou de Salt-Springs. Ce dernier détail est encore à l'étude.

CHARBON POUR L'INTERCOLONIAL.

1. Le ministère des Chemins de fer a-t-il invité la concurrence pour l'approvisionnement de charbon requis pour l'ntercolonial, cetteannée?
2. Dans l'affirmative, quelle date a été fixée pour la réception de ces soumissions?
3. Dans la négative, quand demandera-t-on des soumissions?

M. COCHRANE:

1. Oui.
2. Celle du lundi, ce dernier compris, 23 février 1914.
3. Répondu sous le n° 2.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

* M. MURPHY demande:

1. A quelles dates et pour quels montants les entreprises pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson ont-elles été adjugées et quels sont les noms des entrepreneurs à qui a été confiée la construction de chacune des sections?
2. Combien de temps a été accordé pour le parachèvement des travaux de chaque section?
3. Quel dépôt a été exigé dans chaque cas?

M. COCHRANE:

1. Du Pas à Ticket-Portage (approximativement 185 milles 5); (a) date du marché, 25 septembre 1911; (b) montant à l'entreprise suivant la série des prix, $3,078,354,-50; (c) J. D. McArthur.

De Ticket-Portage à Split-Lake Junction (68 milles): (a) date de la convention, 20 septembre 1912; (b) montant à l'entreprise suivant la série des prix, $1,811,285; (c) J. D. McArthur.

De Split Lake Junction à Port-Nelson (165 milles): (a) date de la convention, 17 décembre 1912; (b) montant à l'entreprise suivant la série les prix, $3,668,128; (c) J. D. McArthur.

2. La limite du temps accordé pour le parachèvement de la section qui s'étend du Pas à Ticket-Portage a été finie au 1er décembre 1912, mais on la prolongea d'abord jusqu'au 12 décembre 1913 et finalement jusqu'au 1er décembre 1914. La limite du temps accordé pour l'exécution complète de l'entreprise expire le 1er décembre 1914, pour la partie qui s'étend de Ticket-Portage à Split-Lake Junction.

3. Le cautionnement garantissant l'exécution du marché est de $200,000, dans le cas de la voie qui s'étend du Pas à Ticket-Portage, et $150,000, quant à la partie qui se prolonge de Ticket-Portage à Split-Lake Junction. Le cautionnement garantissant l'exécution des travaux de la ligne qui se rend de Split-Lake Junction à Port-Nelson s'élève à $150,000.

TRAVAUX AU CANAL DE WELLAND.

* M. MURPHY demande:

1. (a) A quelles dates a-t-on adjugé l'exécution des travaux poursuivis au nouveau canal Welland; (b) quels sont les montants des entreprises et (c) les noms des adjudicataires dans chaque cas?
2. Quelle est la limite fixée pour l'exécution complète des travaux, dans chaque cas?
3. Quel dépôt a été requis, dans chaque cas?

M. COCHRANE:

1. Section n° 1: (a) date, 1er août 1913; (b) montant basé sur la série des prix, $3,487,725; (c) la compagnie de dragage Dominion, à responsabilité limitée, R. Gordon Stewart, président, E. A. Larmouth, secrétaire trésorier—section n° 2: (a) date, 31 décembre 1913; (b) montant basé sur la série des prix, $5,377,185.75; (c) Baldry, Yerburgh et Hutchinson, à responsabilité limitée, par W. H. Hutchinson. Section n° 5: (a) date, 22 décembre 1913; montant basé sur la série des prix, $9,540,-050; (c) O'Brien et Doherty, de Renfrew. Section n° 3: (a) date, 22 décembre 1913; (b) montant basé sur la série des prix, $1,945,788; (c) Canadian Dredging Co'y, Limited.

2. La date fixée pour l'exécution complète des travaux de la section n° 1 est celle du 1er avril 1917. Les travaux devront tous être terminés, le 1er avril 1917, dans le cas de la section n° 2; la date fixée pour le parachèvement des travaux de la section n° 3 est également celle du 1er avril 1917. Les travaux de construction de la section n° 5 devront être terminés le 1er avril 1918.

3. Le cautionnement pour l'exécution des travaux de la section n° 1 est fixé à $200,000; il est de $150,000, dans le cas de la section n° 2, et de $400,000, quant à la section n° 3. Le cautionnement pour l'exécution complète des travaux de la section n° 5 s'élève à $100,000.

DRAGAGE A EAST-JEDDORE.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. Quel est le nom de l'inspecteur des travaux de dragage exécutés à East-Jeddore en 1913?
2. Quelle rémunération a-t-il reçue?

M. HAZEN:

1. Arthur Webber.
2. $80.

PAIEMENTS FAITS A GEORGE LONGHURST

M. A. K. MACLEAN demande:

Quel montant a été payé en 1912 et 1913 à George Longhurst, garde-pêche dans le comté de Shelburne (N.-E.), à titre de salaire ou d'allocation, de frais de voyage ou pour autres dépenses respectivement?

M. HAZEN:

	1912.	1913.
Salaire .. .. ..$	258.75	$ 367.50
Frais de déplacement..	Aucun.	Aucun.
Autres dépenses..	Aucune.	Aucune.

TRANSPORT DU COURRIER DANS LE COMTE D'HALIFAX.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. Qui détient l'entreprise du transport du courrier entre Black-Point et Trigram-Port-Station, comté d'Halifax, et combien coûte ce service?
2. A-t-on invité la concurrence? Dans l'affirmative, qui sont ceux qui ont soumissionné et quel fut le chiffre indiqué dans chaque soumission?
3. Qui faisait précédemment ce service et combien recevait-il?

M. PELLETIER:

1. Amos N. Hubley, à raison de $175 par année.
2. On a passé marché avec l'ancien entrepreneur, sans concurrence ni publicité, vu que l'on estimait que le prix demandé était raisonnable; il ne représentait même pas $200 par année.
3. Amos N. Hubley, à raison de 14 cents ½ du voyage, ce qui représente $90.77 par année.

PRIME AUX VETERANS DE LA CAMPAGNE FENIANS.

M. SINCLAIR demande:

1. James L. Hattie, de Caledonia, comté de Guysborough (N.-E.), ou Arthur H. Macdonald, de Sherbrooke, dans le dit comté, ont-ils été autorisés par le ministre de la Milice et de la Défense, ou par quelque officier de son département, à recueillir et transmettre au dit département des réclamations produites par des vétérans qui ont fait du service lors des invasions fénianes?
2. Si une autorisation de cette nature a été donnée par écrit, quelle en est la date?
3. Le ministre, ou quelque officier de son département a-t-il, en aucun temps, autorisé ledit James L. Hattie, ou ledit Arthur H. Macdonald, à se faire verser par ces vétérans un honoraire pour recueillir et expédier au ministère de la Milice toutes les réclamations de cette nature?

M. SAM HUGHES:

1. Le ministre ne possède aucune document qui soit de nature à laisser croire que ces deux hommes se sont targués, ou que l'un d'eux s'est glorifié d'avoir reçu du ministère de la Milice le pouvoir de recueillir, pour les adresser à ce département, les réclamations des vétérans de la campagne des fénians. Le ministre de la Milice n'a confié à personne, au Canada, sauf à ceux qui sont chargés de ce soin, la tâche de s'occuper des réclamations de cette nature.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE "UNION LIFE".

M. PERLEY: Le 12 courant, au cours de l'examen des crédits de l'administration centrale, l'honorable député d'Halifax (M. A. K. Maclean) a fait la question suivante:

Le ministre des Finances agit-il de concert avec le procureur général d'Ontario dans les poursuites qui sont actuellement instituées contre les directeurs et le gérant de la compagnie d'assurance Union Life.

Renseignements pris, je constate que la réponse que je fis dans le temps n'était pas d'une rigoureuse exactitude; je profite donc de l'occasion pour y substituer celle-ci:

L'enquête sur les affaires de la compagnie d'assurance Union Life a été instituée sur l'ordre du ministre des Finances, et il est entendu que les poursuites intentées contre les directeurs sont fondées sur les dépositions recueillies au cours de cette enquête. Ainsi qu'il est d'usage en pareil cas, c'est le procureur général d'Ontario qui est entièrement chargé de ces poursuites, et le département des assurances n'agit pas de concert avec lui en cette affaire.

LE CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. J. J. HUGHES: J'aurais une explication à demander au ministre des Chemins de fer. Le 3 courant, j'appelais son attention sur l'augmentation du coût du transport des marchandises par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et il me faisait le réponse que voici:

Je pense que l'honorable député cherche à égarer l'opinion quand il dit que les wagons du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ne transportent pas plus de la moitié du chargement des wagons de la ligne principale. Je déclare que tel n'est pas le cas; de plus, l'honorable député n'a jamais dit, ni ici ni ailleurs, que nous avons supprimé le troisième tarif pour la traversée du "ferry-boat", c'est chose qui ne s'était jamais faite, et rien ne pourrait mieux servir l'intérêt de la population de l'île du Prince-Edouard d'ici à ce que le service des transbordeurs soit établi.

Qu'est-ce que le ministre entend par "nous avons supprimé le troisième tarif"? Est-ce à dire que le transport est gratuit à l'aller et au retour? Le ministre parle comme s'il s'agissait d'un fait accompli.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je pensais que c'était chose faite; j'apprends aujourd'hui seulement qu'il n'en est rien. Ordre avait été donné d'effectuer le changement sans délai.

M. J. J. HUGHES: Le tarif unique entrera en vigueur avec l'établissement du service des transbordeurs?

M. COCHRANE: Oui; ordre avait été donné d'abolir immédiatement le troisième tarif pour que le transport s'effectuât aux taux qui prévaudront quand le service des transbordeurs sera établi.

QUESTION RELATIVE A M. H. B. DUCHEMIN.

M. SINCLAIR: J'appelle l'attention du secrétaire d'Etat sur la réponse que l'on a faite hier à la question n° 39, qui a trait à certaine déclaration du commissaire Duchemin, relativement aux enquêtes tenues dans la Nouvelle-Ecosse. Ce commissaire, après avoir reconnu qu'il avait, en certaines circonstances, refusé à des avocats de comparaître pour les intimés, a déclaré que sa manière d'agir à cet égard avait l'assentiment du ministère qui l'employait—sans toutefois désigner autrement ce ministère. Voici ce que je demandais:

Quel est le ministère qui a approuvé le commissaire Duchemin de ne pas permettre que des avocats comparaissent pour les personnes accusées d'ingérence politique?

Le ministre des Douanes me répondit que son ministère n'avait pas approuvé cette décision du commissaire. Ce n'était pas répondre à ma question Ce que le ministère des Douanes a fait, je m'en soucie peu; je veux savoir quel est le ministère qui a trouvé bon que M. Duchemin ne permît pas aux personnes accusées d'ingérence politique de se faire représenter par des avocats. Je me plais à espérer que le secrétaire s'occupera de cela. J'ai réinscrit la question au Feuilleton.

M. CODERRE: Je m'en occuperai.

2e LECTURE DU BILL CONCERNANT LA REPRESENTATION A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre passe à la suite de la discussion, ajournée le 17 courant, sur la motion de M. Borden tendant à la 2e lecture du bill (n° 62) portant répartition nouvelle de la représentation à la Chambre des communes.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier-ministre): Monsieur l'Orateur, à l'ajournement du débat, il y a deux jours, nous en étions à nous demander si le comité devait se composer de sept membres, comme en 1903, ou de neuf, comme le demandent nos honorables collègues de la gauche. Je m'en tiens encore à l'avis que j'ai déjà énoncé, c'est-à-dire qu'un comité de sept membres me paraît préférable. Toutes les raisons que la gauche a fait valoir en faveur de l'institution d'un comité de neuf me semblent plus imaginaires que réelles. On crée un comité pour qu'un certain nombre de représentants des deux partis puissent se réunir et se faire mutuellement part, sur toutes les questions qui pourront leur être soumises, de leur manière de voir et sauvegarder l'intérêt générale suivant leur jugement. Je ne saurais donc dire que les arguments que l'on a invoqués en faveur de l'augmentation du nombre des membres du comité ont fortement ébranlé ma propre conviction sur ce point.

Le sujet est néanmoins de nature à provoquer de légitimes divergences d'opinions, bien que je considère que moins un comité est nombreux plus il y a lieu de compter sur un travail satisfaisant et effectif. Mes honorables amis de la gauche désirent que le nombre des membres de ce comité soit plus considérable que celui que la Chambre avait agréé en 1903, et comme ils semblent attacher à ce détail une importance que je juge excessive, je veux bien me laisser gagner. Par conséquent, lorsque je demanderai le renvoi du bill au comité, je proposerai que celui-ci se compose de neuf membres au lieu de sept.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

M. BORDEN: Je propose

Que le bill n° 62 soit renvoyé à un comité spécial composé de MM. Béland, R.-B. Bennett, Buchanan, Macdonald, Pardee, Pelletier, J.-D. Reid, Rhodes et Rogers, avec instruction de l'examiner, d'en faire rapport et de préparer des annexes limitant et décrivant les diverses divisions électorales ayant le droit d'élire des membres pour cette Chambre.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (Québec-est): J'apprécie la marque de courtoisie que donne mon très honorable ami (M. Borden) en se rendant à la demande que nous lui avons faite d'instituer un comité composé de neuf membres au lieu de sept. En principe,

je considère comme lui que les comités nombreux sont peu à désirer et que, règle générale, un comité composé de cinq ou sept personnes accomplit plus de travail qu'un plus nombreux. Mais il s'agit ici d'une tâche tout à fait spéciale, et le comité devra, outre l'établissement des principes qui devront présider à la répartition nouvelle de la représentation, ce qui constitue la partie principale de sa tâche, accomplir une somme considérable de travail technique pour établir les limites des divisions électorales des diverses provinces.

Si j'ai prié le premier ministre de consentir à l'institution d'un comité de neuf, c'était pour que les quatre groupes différents de la population—les Provinces maritimes, Québec, Ontario et les provinces de l'Ouest—y fussent représentés. Le neuvième membre sera l'arbitre; s'il réussit à apaiser les différends qui surgiront vraisemblablement, il sera digne de tous les honneurs.

(La motion est adoptée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides sous la présidence de M. Blondin.

Commerce—Commission impériale du commerce, $5,000.

L'hon. M. FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): A la séance du comité, l'autre jour, mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) disait que l'on serait bien aise que cet article du budget donnât lieu à des explications, parce qu'on n'a guère entendu parler du travail de cette commission et qu'il n'en a jamais été soufflé mot à la Chambre. Il me suffira de quelques mots pour faire connaître la composition et l'objet de la commission. Celle-ci fut instituée a la suite de la résolution votée à la conférence impériale de 1911. Je ne remonterai pas plus loin que cela pour signaler son origine.

A la suite de cette résolution adoptée à l'unanimité, on institua une commission royale composée de onze membres, dont six nommés par le gouvernement anglais et un par chacune des possessions britanniques d'outre-mer. Bien que la mort et d'autres circonstances y aient apporté certains changements, la commission est composée comme suit à l'heure actuelle: pour la Grande-Bretagne, sir Edgar Vincent, à titre de représentant spécial de la finance; sir H. Rider Haggard, poète et cultivateur, à titre de représentant particulier de la classe agricole, qui est loin de donner dans la poésie; M. Tatlow, à titre de représentant spécial des chemins de fer; M. Lorimer, de Glasgow, à titre de représentant des grandes industries, et plus particulièrement de la métallurgie et de l'industrie mécanique qui en découle; et M. Garnett, qui représente les grandes filatures du centre de l'Angleterre.

Pour le Sud-Africain, sir Richard Solomon est le commissaire du commerce qui avait travaillé avec nous pendant les deux sessions antérieures; mais, par malheur pour la commission et pour le Sud-Africain, il a été frappé d'une maladie soudaine à laquelle il a succombé. A mon départ d'Angleterre, personne ne l'avait remplacé, mais vu que la commission se trouve à l'heure qu'il est au Sud-Africain ou dans les environs, il n'y aucun doute qu'un représentant du Sud-Africain a été ajouté à la commission.

Dès le début, l'Australie était représentée par M. Donald Campbell qui brilla au parlement et qui ajoute à ses connaissances générales le titre d'ancien représentant ouvrier intimement lié à la cause ouvrière dans la Confédération australienne.

Terre-Neuve est représentée par M. Edgar Bowring. Le dominion de la Nouvelle-Zélande est représenté par M. I. R. Sinclair, un membre de la chambre haute. A moi incombe la tâche de diriger le travail en ce qui concerne le Canada.

A la conférence de 1911, quelques membres ont fortement représenté que des ministres devaient faire partie de cette commission, et je crois que M. Fisher avait l'idée de suivre ce conseil. Il se peut que la grande distance entre l'Australie et la mère patrie, ainsi que l'approche des élections en Australie et l'ardente lutte politique qui a eu lieu en ce pays depuis la création de la commission, ait quelque peu nui à ce projet.

L'acceptation d'un tel poste par un membre d'un gouvernement est parfois un sujet de critique, et il est possible de prétendre qu'un ministre doit avoir assez d'ouvrage dans son département sans passer dans d'autres pays un espace de temps assez long. Cette critique peut être acceptée pour ce qu'elle vaut.

Je suis fort aise d'avoir eu l'avantage de faire partie de cette commission pendant la dernière période d'une longue carrière politique, et d'acquérir, ce qui a toujours été mon ambition, une grande et aussi intime connaissance possible de l'empire britannique dans toutes ses parties éloignées. J'ai tâché de ne pas négliger mon département, tout en consacrant mon attention

aux travaux de cette commission. S'il m'est permis de consacrer d'autres années au service du Canada, je suis certain que les connaissances que j'ai acquises et la largeur de vue que m'auront value mes travaux ne manqueront pas d'être avantageuses à l'œuvre de ma carrière publique, ainsi qu'à l'exécution de ma tâche au Parlement.

La commission a été organisée dans les premiers jours de l'année 1912, et pendant une partie de cette année-là, elle a recueilli des dépositions à Londres. Ce furent ensuite les vacances d'été et deux mois de l'automne furent consacrés à une deuxième session de la commission à Londres. La commission fonctionne de deux manières. D'abord, elle accomplit son travail au moyen des statistiques réunies pour lesquelles elle compte sur les possessions anglaises elles-mêmes. Elle obtient de ces possessions et du gouvernement du Royaume-Uni tous les trésors de renseignements statistiques qui ont trait à l'objet général de ses recherches. Ces données statistiques sont recueillies et mises sous la forme de tableaux et elles servent a jeter le plus de clarté possible sur l'objet des recherches et, enfin de compte, la commission se base sur elles dans ses conclusions. Voilà une grande et importante partie des travaux de la commission.

Toutefois, la deuxième partie n'est pas moins importante. L'une des principales caractéristiques de cette partie de ses travaux est l'occasion qu'elle offre à la commission de ce qu'on peut appeler l'ambiance des différents dominions et du Royaume-Uni lui-même. Lorsque vous êtes assis à votre pupitre dans votre cabinet, vous avez beau avoir les statistiques de toutes les parties de l'empire britannique entassées près de vous et les examiner avec le plus grand soin, elles sont vides comparées à ce qu'elles deviennent lorsque vous avez parcouru les pays dont vous étudiez les statistiques et, pour ainsi dire, saisi la pensée et le mode de vie, commercial et autre, de ces pays. La connaissance de cette atmosphère vitale que la commission acquiert dans ses pérégrinations à travers les différents dominions forme la partie la plus importante de ses recherches et contribuera, j'en suis certain, à déterminer la nature des conclusions auxquelles la commission pourra finalement s'arrêter.

De plus, et pour rendre ce travail plus efficace, des réunions consécutives ont lieu dans les centres importants où des spécialistes dans les différents champs d'informations que la commission doit explorer sont, assez à l'avance, avertis de préparer pour être prêts à les soumettre, en réponse à des questions ou sous la forme d'un mémoire, leurs renseignements qui sont imprimés et remis aux commissaires avant leur visite de ce pays. De sorte que tous ces importants mémoires et ces réponses aux questions, préparés par les fonctionnaires et par les spécialistes, sont rémis aux commissaires qui les étudient. De cette étude et de cette connaissance provient le troisième procédé de la commission qui consiste à dégager et à recevoir, au moyen de question sur les points difficiles ou mal compris, les choses suggérées par les mémoires, les dossiers et les réponses aux questions qui ont été mis sous la forme de tableaux et confiés aux commissaires.

Cela donnera au comité une idée de ce qui se passe, mais ce n'est pas tout. Voyageant comme ils le font, les commissaires, il va sans dire, ont accès aux meilleures sources de renseignements et sont constamment en rapport avec des hommes dont ils obtiennent des connaiassances qu'ils ne pourraient pas se procurer autrement. A tout cela, ils mettent la dernière main en visitant et examinant les divers champs d'activité, d'industrie et de productivité qui forment la base de leurs recherches.

On voit donc que de toutes ces manières des hommes capables, intelligents et assez versés dans leurs différents champs d'opération ont une chance exceptionnelle de se mettre au courant des ressources, des possibilités et des courants du commerce des pays visités, et de se munir de renseignements qui leur permettront d'émettre un avis sur la matière, grâce auxquels toutes ces questions seront mieux exposées, mieux coordonnées et mieux élaborées en vue de l'avancement et du progrès de tout l'empire.

Après avoir, non pas terminé, mais fait la plupart de ses recherches en Angleterre, la commission a visité l'an dernier l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Elle a visité chaque état de la confédération australienne et toutes les parties du Dominion de la Nouvelle-Zélande et accompli ses travaux tels que je les ai énumérés. Les dépositions recueillies en Grande-Bretagne, en Australie et en Nouvelle-Zélande sont maintenant imprimées, et le premier rapport provisoire, qui n'était que la couverture du volume, et le deuxième rapport provisoire qui traite surtout de sujets concernant l'Australie et la Nouvelle-Zélande, ont aussi été imprimés et présentés au gouvernement impérial. Ils sont fournis aux membres de la Chambre aussi tôt que possible et répandus

aussi largement qu'il sera raisonnable par tout le pays.

Un avantage qu'aura le Canada en cette affaire, c'est que toutes ces dépositions et ce rapport intérimaire seront remis à ceux qui au Canada devront préparer leurs mémoires et leurs réponses aux questions. Ils auront donc l'avantage, s'ils jugent à propos d'en profiter—et c'est une tâche que de s'en servir entièrement—de toute la preuve et des opinions qui ont été recueillies pendant les voyages antérieurs de la commission.

Le 7 du mois courant, la commission a quitté l'Angleterre pour le Sud-Africain. Revenant de là-bas après un court intervalle de temps, elle visitera, pendant l'année courante, Terre-Neuve et le Canada, en commençant par Terre-Neuve vers la dernière partie du mois de juillet et visitant ensuite toutes les provinces canadiennes jusqu'au littoral du Pacifique. Cet itinéraire est maintenant tracé. La commission consacrera environ trois mois à Terre-Neuve et au Canada. Je crois avoir donné un résumé de la constitution et de l'œuvre générale de la commission. Je serai bien aise de répondre à n'importe quelle question.

Sir WILFRID LAURIER: Le comité, je n'en doute pas, a écouté avec un vif intérêt les explications de mon honorable ami sur l'œuvre de cette commission impériale. La manière graphique, et même touchante, dont il a présenté ses observations, est certainement une preuve—si une preuve était nécessaire—de la grande importance qu'il y attache. Je conviens avec lui que cette commission peut être de la plus grande importance et je ne doute pas que, vu les hommes de talent qui la composent, le rapport définitif devra être très utile à l'empire britannique dont il resserrera les liens, au point de vue commercial tout d'abord, ainsi qu'autrement. Le commerce, en somme, est peut-être le plus grand lien entre les nations civilisées, et si, grâce à cette commission, le commerce dans les limites de l'empire s'agrandit et est mieux apprécié, les travaux de la commission seront amplement justifiés.

J'ai trouvé à redire à ce que mon honorable ami (M. Foster) fît partie de cette commission. Je l'ai dit sans appuyer en son absence, et je dois le répéter en sa présence. Personne ne doute qu'il ait l'habileté voulue pour être membre de la commission; personne ne discute même ses aptitudes à cet égard.

Monsieur l'Orateur, l'argument même que mon honorable ami a apporté en faveur de sa présence dans cette commission est le meilleur en faveur de ma prétention qu'il ne devrait pas en faire partie. Il nous a dit qu'il attachait beaucoup d'importance, et avait pu réaliser un désir qu'il avait depuis longtemps, à connaître de visu toutes les parties de l'empire britannique.

L'honorable ministre a visité l'Australie et la Nouvelle-Zélande, mais cette commission siègera dans quelques jours en Afrique du Sud, et mon honorable ami n'aura pas l'avantage d'y être, pour se rendre compte par lui-même des avantages qu'offre l'Afrique du Sud et de la manière dont notre commerce avec ce pays peut-être développé.

Les devoirs parlementaires le retiennent à Ottawa pendant que la commission siège en Afrique du Sud. C'est là la seule objection que j'ai à la présence de l'honorable ministre dans cette commission. Lorsque nous étions au pouvoir nous avons soumis au gouvernement impérial un plan pour la représentation du Canada dans cette commission, mais lorsque mes honorable amis sont arrivés au pouvoir, ils ont annulé ce que nous avons fait. Je ne veux pas discuter cette partie de la question aujourd'hui. Le Gouvernement a pensé qu'il devait se faire représenter par un ami politique, et c'est justifiable jusqu'à un certain point, Des considérations politiques s'attachent dans une certaine mesure à cette charge, et conséquemment si le Gouvernement désirait avoir pour le représenter dans cette commission un partisan de ses idées politiques, je ne conteste pas son droit et je passe outre. Mais je dois répéter à mon honorable ami que tout en n'hésitant pas à dire qu'il est aussi capable que n'importe quelle autre personne dans notre pays de faire partie de cette commission, je ne puis m'empêcher de regretter que dans le moment présent il lui est impossible de prendre part aux travaux de cette commission, parceque ses devoirs comme ministre de la couronne le retiennent à Ottawa. Ce fait seul est une fortification de la critique que j'ai faite qu'il n'aurait pas dû accepter de faire partie de cette commission. Mon honorable ami a-t-il déposé sur le bureau de la Chambre un rapport provisoire de la commission?

M. FOSTER: Oui, j'ai déposé le rapport même, et les dépositions.

Sir WILFRID LAURIER: Je l'ai envoyé demander au bureau, mais on a répondu qu'il n'y était pas.

M. FOSTER: Je vais m'occuper de faire tenir une copie complète à mon honorable ami. J'en ai soixante-dix exemplaires environ, mais ce n'est pas suffisant pour en donner un à chaque membre de la Chambre. Notre intention est de distribuer ceux que nous avons aux personnes qui doivent préparer des travaux, etc. J'ai déposé deux exemplaires du rapport à la bibliothèque du Parlement. Dès que nous aurons des exemplaires en plus grand nombre, les députés seront servis.

Sir WILFRID LAURIER : Le rapport sera-t-il imprimé ici?

M. FOSTER: Toute la matière est composée et imprimée à Londres. Le rapport forme un volume assez gros, et la question est de savoir si nous ne les ferons pas venir d'Angleterre, si nous pouvons les obtenir pour le prix de l'impression et du papier, ou nous les ferons composer ici, ce qui, je crois, coûterait beaucoup plus. Je suis présentement en pourparler avec le bureau colonial pour savoir s'il pourrait nous fournir des volumes du rapport directement.

M. DEVLIN: Qui va représenter le Canada dans la commission pendant qu'elle va siéger en Afrique du Sud?

M. FOSTER: Il arrive rarement que tous les membres de la commission assistent aux séances dans toutes les parties de l'empire. Par exemple, l'année dernière, l'Afrique du Sud n'était pas représentée aux séances de la commission lorsqu'elle a siégé en Australie et dans la Nouvelle-Zélande. Mais je promets à mon très honorable ami que je lirai avec beaucoup d'attention le compte rendu qui me sera envoyé de semaine en semaine des dépositions devant la commission, et probablement que je ne perdrai pas trop. Je n'aurai peut-être pas cette atmosphère particulière dont j'ai parlé, mais j'aurai tout le reste. Mais mon très honorable ami est peut-être un peu à blâmer si je ne suis pas allé en Afrique du Sud. J'ai appris qu'il avait fortement exprimé le désir d'avoir ma présence dans cette Chambre cette année, et c'est pourquoi je ne suis pas allé en Afrique du Sud.

Sir WILFRID LAURIER: Je suis toujours heureux de voir mon honorable ami ici, et c'est en partie la raison de ma demande. Mais ce n'est pas pour ma seule satisfaction que je voulais le voir ici; c'est parce que je veux qu'il soit à son travail parlementaire?

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Puis-je demander au ministre du Commerce si cette commission a à s'occuper de la question des tarifs maritimes.

M. FOSTER: Je vais faire un exposé complet de cette question. Pendant les vacances, le Gouvernement a étudié toute la question, qui lui était soumise par plusieurs intéressés, des prix élevés de transport entre le Canada et l'Angleterre et d'inégalités dans ces prix au sujet de divers articles. Nous avons fini par décider d'envoyer en Angleterre M. Drayton, le président de la commission des chemins de fer, afin de conférer avec les autorités britanniques et les compagnies de navigation. La question principale à cette époque était le contrôle des tarifs de transport maritimes. Comme chacun le sait, nous avons dépensé beaucoup d'argent pour faciliter les transports entre les différentes parties du pays, et d'un océan à l'autre, et nous avons nommé une commission investie du pouvoir de réglementer les tarifs de tous les transports sur terre dans notre pays. Mais notre pouvoir cesse sur les marchandises qui sortent de notre pays ou y entrent, par voie maritime, et nous avons songé à envoyer M. Drayton en Angleterre afin qu'il puisse conférer avec le gouvernement impérial en vue de l'engager à établir conjointement avec nous une réglementation des tarifs de transport entre le Royaume-Uni et le Canada.

M. Drayton s'est mis à l'œuvre avec son habileté bien connue. Il possédait beaucoup de connaissances avant son départ du Canada, et en a acquis beaucoup plus en Angleterre. Il s'est mis en communication avec le bureau du commerce, le bureau colonial et les autres corps permanents. L'intention était de faire nommer par le gouvernement impérial et celui du Canada une commission conjointe qui étudierait toute la question, ferait une enquête, et proposerait quelque moyen de réglementer les tarifs maritimes.

Le gouvernement impérial ne fut pas en faveur d'une commission spéciale pour plusieurs raisons, dont l'une, et le gouvernement canadien comprit la force de cette raison, que cette commission ne pourrait rien faire avant d'avoir été autorisé par le parlement, ce qui prendrait du temps. La commission royale fonctionnait déjà, et ses pouvoirs étaient assez étendues pour lui permettre de s'occuper de cette question. Cette

commission avait déjà reçu des dépositions en Australie, dans la Nouvelle-Zélande et en partie en Angleterre au sujet des tarifs maritimes, des inégalités, des connaissements, etc., et le gouvernement impérial proposa de soumettre la question à la commission royale, qui ferait l'enquête. Le Canada a consenti à cela, et la question a été confiée à la la commission. Celle-ci a fait les démarches préliminaires pour faire une enquête en Angleterre. Elle s'occupera aussi de la question en Afrique du Sud, où les plaintes sont très vives; et lorsque la commission viendra au Canada, l'année prochaine, toutes les parties intéressees pourront exposer leurs griefs et faire entendre des témoins. Voilà, je crois, une réponse courte à mon honorable ami le député d'York-sud.

M. W. F. MACLEAN: Je ne puis pas approuver cette manière de procéder au sujet d'une question d'importance aussi vitale pour le pays. La coalition maritime existe aujourd'hui. L'augmentation dans les prix de transport est la taxe la plus lourde qui pèse aujourd'hui sur le cultivateur canadien. Le moyen décrit par le ministre du Commerce pour régler cette question prendra beaucoup de temps. Les méthodes ordinaires de délibération d'une commission anglaise nous permettent de dire que cinq ou dix ans seront une période raisonnable pour entendre les dépositions et faire un rapport. Cette question touche au bien-être de l'Ouest canadien et du pays tout entier, et on nous annonce qu'une question aussi vitale sera réglée par une commission royale et sans que la Chambre ait rien à y dire. Je ne suis pas d'avis que ce Parlement abdique ses fonctions pour les remettre à une commission royale. L'honorable ministre, dans son explication lucide, a dit: Nous avons une commission des chemins de fer dans notre pays, mais elle n'a pas juridiction sur les transports maritimes. Je diffère d'avis entièrement. Je dis que nous avons juridiction sur les tarifs de transport maritimes, et dans la commission des chemins de fer et dans ce Parlement, et aussi d'autres manières, et je maintiens que l'on peut apporter immédiatement remède à ce mal. Si nous acceptons la doctrine de l'honorable ministre, il est possible que plusieurs années se passent avant que remède soit apporté à la coalition actuelle des compagnies de transport maritimes.

Je prétends donc que notre commission des chemins de fer a juridiction sur les transports de marchandises, depuis leur point de départ dans l'Ouest à travers le Canada et les océans, jusqu'à leur point de déchargement; du moins, nous avons juridiction sur ceux qui font ces transports et ont imposé cette taxe injuste sur les cultivateurs du pays. Pour montrer comme elle est injuste, je dirai qu'une commission—une commission qui agit vite—a été nommée par le gouvernement de la Saskatchewan pour faire une enquête au sujet du coût de production du blé et autres grains par le cultivateur de l'Ouest, de ce qui lui en coûte pour atteindre le marché et les profits qu'il en retire. Cette commission a présenté l'autre jour un rapport de ses recherches, et le point capital de ce rapport est, premièrement, qu'il y a eu une augmentation considérable dans les prix de transport sur les fleuves et lacs jusqu'à la mer, et deuxièmement, que l'augmentation des tarifs maritimes a été de 100 p. 100; de sorte que je calcule que cette coalition injuste sur nos lacs et sur l'Atlantique enlève presque 10 cents par boisseau du prix net auquel le cultivateur vend son blé. L'honorable ministre du Commerce a fait voter une excellente loi constituant une commission spéciale chargée de l'inspection de nos blés et autres céréales, de leur magasinage et mode d'expédition. Cette commission exerce des pouvoirs plus ou moins étendus à l'égard des produits de l'Ouest. Elle a rendu de bons services.

Notre Parlement s'est engagé pour d'énormes sommes qui ont été appliquées aux ports, canaux et installations terminales, et nous payons de fortes subventions aux chemins de fer en vue de mettre le cultivateur canadien à même de livrer ses produits au consommateur grevés du moins de frais de transport possible. Mais, semble-t-il, plus nous contribuons, plus les frais deviennent lourds pour la classe agricole. Quelle que soit l'économie réalisée chez nous, et grâce à nos propres efforts, il se trouve quelqu'un pour nous en enlever ou pour enlever au cultivateur tout le bénéfice, et se l'attribuer à lui-même. C'est ce qui va résulter de cette coalition des compagnies transatlantiques. L'âme de cette coalition des compagnies maritimes c'est le Pacifique-Canadien, le Nord-Canadien, le Grand-Tronc, et ce trust de la navigation intérieure, qui vient de se former. Toutes ces compagnies relèvent de nous, et chacune s'adresse constamment à nous en vue d'obtenir des faveurs, un texte législatif quelconque, et cependant nous ne nous proposons pas de les règlementer, pas même par l'intermédiaire de la commission des che-

mins de fer, laquelle, je le répète, est compétente dans l'espèce. Cependant elles nous demandent constamment des faveurs. Encore l'autre jour, nous avons conféré une grande faveur au Pacifique-Canadien sous forme de droits de circulation sur l'Intercolonial, et nous accordons à d'autres compagnies de semblables avantages sur nos lignes, en même temps que le privilège d'utiliser les ports établis à nos frais. L'amélioration du Saint-Laurent, le service des phares, tout ce que nous faisons dans l'intérêt de la classe agricole du Canada, en vue de relever les prix de leurs produits, tout cela est rendu illusoire du fait de cette coalition des compagnies maritimes, composées de gens qui relèvent de nous.

Il n'est pas de bonne politique pour le pays de renvoyer cette question à une commission impériale, laquelle est saisie de beaucoup d'autres questions, et, en raison de ses nombreuses autres préoccupations, ne sera probablement pas en mesure d'étudier cette question à fond et d'en faire le sujet d'un rapport éclairant et productif de législation coopérative dans les diverses parties de l'empire. Si la question est renvoyée à une commission, je ne prévois pas que la population de l'Ouest puisse se défendre contre cette coalition des entreprises maritimes d'ici dix ans. Entre temps nous continuerons à dépenser de l'argent à pleines mains pour le développement de nos moyens de transport, tout en permettant aux compagnies de chemins de fer et de navigation créées par nous de s'en attribuer le bénéfice, ou la plus grande partie, au moyen de cet inique trust de la mer. Est-il sage, est-il juste de déclarer au peuple canadien que pour le moment nous ne saurions empêcher ces compagnies de nous pressurer? Je le répète, le surcroît des frais sur le trafic maritime équivaut à cent pour cent de ce qu'ils étaient il y a trois ans.

On parle d'un différend entre certaines des compagnies les plus importantes n'opérant pas au Canada, la compagnie " Ocean Transport ", relativement au transport des passagers. On ne s'entend pas à cet égard, mais on s'entend bien au sujet du transport des grains, apparemment. Sur ce point ces compagnies s'entendent toutes, je ne dirai pas comme larrons en foire, mais à la perfection, pour maintenir certains tarifs exorbitants. Et effectivement, ils le sont. Tout voiturier qui, en une seule année, double ses prix, grâce à une coalition, commet un acte injuste et illégal, et ceux qui agissent de la sorte sont, à mon avis, des bandits.

[M. W. F. Maclean.]

De mon siège, j'accuse ces hommes de conspirer contre le peuple canadien, et je dis qu'il incombe au Parlement et au Gouvernement canadien d'interrompre tout rapport avec ceux qui font partie de cette inique coalition, et de leur refuser toute faveur. Le peuple de l'Ouest demande,—on dira peut-être qu'il ne cesse de demander, il est dans la nature de l'animal de toujours demander quelque chose,—le peuple de l'Ouest demande de plus amples moyens de transport, et apparemment nous faisons de notre mieux pour obtempérer à ses désirs. Mais nous fermons les yeux sur les agissements de ceux qui mettent tout à profit; ce n'est pas la classe agricole qui bénéficie de notre générosité, ce sont les compagnies de transport.

Outre ce trust de la mer, il existe la plus fâcheuse coalition qui se soit jamais formée en matière de transports: le trust de la navigation intérieure sur les lacs, les canaux et les fleuves. Ce sont les mêmes gens qui sont au fond des deux. Tout navire utilisé au Canada et opérant sur les Grands lacs en fait partie. Récemment des obligations ont été émises pour un fort montant en vue d'y donner suite. Cependant nous déclarons qu'il nous est impossible de les atteindre. Elles ont relevé leurs tarifs-marchandises. Pour faire voir à quel point l'entente est effective au moment actuel même, je dirai qu'on m'a appris, et je crois le fait véritable, que les frais de Port-Arthur à la mer sont exactement les mêmes par voie navigable ou par chemin de fer. Jadis, c'est au moyen de la concurrence des transports par eau que nous tenions dans les bornes les compagnies de chemin de fer. Ce n'est plus du tout cela aujourd'hui. Il n'y a pas bien des années, je posais à un ancien député, décédé depuis, cette question: qu'est-ce donc qui s'oppose à l'agrandissement des canaux au Canada? Il me répondit: Ne le savez-vous pas? Ce sont les chemins de fer. Effectivement, depuis vingt-cinq ou trente ans, le développement de nos voies de communication par les canaux et les fleuves a été empêché par nos propres compagnies de chemin de fer. Elles ont combattu avec persistance tout projet de développement de nos voies navigables intérieures; mais aujourd'hui que nous avons résolu de nous appliquer à cette œuvre et que nous voulons avoir des canaux où pourront circuler même des vapeurs trans-maritimes, le résultat

ne sera pas meilleur si ces vapeurs de la navigation ou maritime ou fluviale relèvent d'une coalition s'étendant depuis le littoral jusque dans l'intérieur et dont les chemins de fer dépendent également? Ces trois choses n'en font qu'une; c'est une trinité, et une trinité des plus injustes, trinité qu'on ne pourra tenir en respect qu'avec beaucoup de courage et d'habileté. Les compagnies de chemin de fer ne demanderaient pas mieux que de voir cette question immobilisée durant des années devant une commission royale.

La même question se soulève aux Etats-Unis et on est à y légiférer en vue de la régler. On y a nommé des commissions chargées de dissocier les compagnies de chemins de fer des projets de transports par eau, et graduellement on arrive à la solution du problème. Qui donc a entravé le projet de creusement du canal de Panama? Les chemins de fer des Etats-Unis ont tenté de mettre la main sur toutes les compagnies de navigation utilisant le canal de Panama; cette coalition a été mise au jour, et on est en train de la dissoudre. Le gouvernement des Etats-Unis est à prendre ses mesures pour que le canal soit absolument franc pour toutes les nations. Il s'arme pour se défendre contre cette alliance, et cela au moyen de lois édictées aux Etats-Unis mêmes. Je soutiens que nous pourrions faire de même au Canada. Ne renonçons pas aux attributions dont cette Chambre, dont notre Gouvernement, dont notre commission des chemins de fer sont revêtus dans l'espèce. Ce n'est pas à tous égards une question de droit, c'est aussi une question d'administration, considérant surtout que ces compagnies se présentent à nous à chaque session du Parlement pour solliciter des faveurs. Tant au point de vue légal qu'au point de vue politique, nous exerçons tous les pouvoirs requis pour mettre ces grandes compagnies à l'ordre. J'espère sincèrement que la question ne sera pas renvoyée à la commission des Dominions, mais en supposant même qu'elle dût l'être, cela ne dispense ni notre Parlement, ni notre Gouvernement, ni notre commission des chemins de fer de tâcher d'appliquer un remède radical à ce grave abus.

Nous dépensons des millions et des millions des deniers publics; nous avons établi à d'énormes frais une commission qui devait soulager le peuple; mais voilà maintenant que nous découvrons que nous ne sommes pas nous-mêmes en mesure de porter remède au mal. On nous dit que nous sommes tenus de traverser la mer, de nous assurer la coopération de l'Angleterre, de l'Afrique du Sud, de l'Australie et des autres dominions anglais. Ce n'est pas de bonne administration, il n'y va pas de l'intérêt national, il n'y va pas de l'intérêt du Parlement que celui-ci abdique ses attributions, ou qu'on nous prétende incapables de faire disparaître un abus dont nous souffrons du fait d'une de nos propres créatures, sous la forme d'une corporation. Pareil aveu d'impuissance en face de ces compagnies qui sont sous notre dépendance n'est pas tolérable. Si en pareille matière on leur permet de prendre le pas sur le Parlement, qu'arrivera-t-il ensuite? Elles nous tiennent constamment en échec; elles font la guerre à notre propre chemin de fer national; elles ne s'opposent à la création d'un service de colis postaux. Si maintenant nous reconnaissons qu'elles ne relèvent pas de notre autorité, à quoi bon tout ce déploiement en vue ostensiblement d'améliorer nos moyens de communication? Autant vaudrait jeter ces sommes à la mer, si nous ne gardons pas la haute main sur ces grandes compagnies, si nous ne retenons pas le droit de réglementer absolument le tarif-marchandises, non seulement dans notre propre pays, mais jusqu'au lieu de destination.

Un membre de la députation soutenait que, plutôt que de payer une contribution de 35 millions pour des dreadnoughts, nous ferions mieux d'engager cette somme dans une entreprise de transports maritimes sous la régie de l'Etat. J'aimerais mieux engager 35 millions, ou la somme quelconque contribuée par nous, dans une entreprise de transport maritimes relevant du Gouvernement canadien, plutôt que d'attendre que cette commission des dominions se soit renseignée ou confesse que nous n'exerçons aucun pouvoir à l'égard de l'abus le plus fâcheux dont nous souffrons au Canada aujourd'hui. Je m'en rapporte aux députés de l'Ouest de dire qu'ils souffrent un préjudice grave à l'heure qu'il est, et que le remède au mal ne consiste pas à en saisir une commission impériale. Je suis en toute circonstance pour que les intérêts canadiens priment tous les autres, pour que l'intérêt national soit d'abord considéré, et je prétends que le Canada exerce son autorité à l'égard de tout citoyen et de toute société qui tient du Canada son existence.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien!

M. MACLEAN: Je suis heureux que mon très honorable ami approuve cette idée. Je crois que, de ce côté (la droite) pareillement, cette politique nationale sera

approuvée, comme aussi de tous les Canadiens. Déjà l'autre jour, mais sous une autre forme, j'ai fait venir cette question sur le tapis, et je me propose de l'y ramener chaque fois que l'occasion me le permettra. Cette occasion se présente aujourd'hui. Le peuple nous surveille. Il a été fait quelque chose, mais, à peine avons-nous amélioré la situation que, tout de suite, ces gens, que nous avons enrichis, arrivent avec de nouvelles réclamations, et des menaces à la bouche, et ils ne laissent que peu de chose aux cultivateurs de ce pays.

Un mot de plus, et j'ai fini. Notre désir est de peupler l'Ouest canadien. Nous invitons à venir s'y établir ceux des Etats-Unis et du monde entier qui émigrent. C'est dans ce but que nous avons construit tous ces chemins de fer, que nous y construisons tous ces élévateurs. Nous avons subventionné des lignes de navires; nous avons aménagé des ports; nous avons l'Intercolonial, à l'aide duquel il nous est permis d'exercer une action régulatrice sur les tarifs de chemins de fer, et notre intention est d'en assurer le développement. Malgré tout cela, nous ne pouvons donner aux cultivateurs du Canada un seul avantage en ce qui regarde les moyens de transport. Nous ne réussirons pas à former l'Ouest s'il nous faut attendre de cinq à dix ans pour dissoudre cette ligue maritime. Il nous faut agir sans retard, ou l'Ouest n'attirera plus personne. J'invite la députation en général à rechercher quels sont les profits du cultivateur canadien sur le blé qu'il récolte dans l'Ouest, et l'on verra que c'est bien peu de chose.

M. BRADBURY: Ce profit est en effet bien mince.

M. MACLEAN: Oui; et on dit que le prix de revient a été, si je ne me trompe, de 62 cents, pendant que le prix de vente etait de 67. C'est ce que je ne suis pas prêt à admettre sans examen, mais je sais que ces hommes ont donné à cette affaire l'attention la plus scrupuleuse. La commission s'est mise en marche, et les deux choses contre lesquelles elle est venue se heurter, c'est précisément une coalition dans les eaux intérieures et une autre sur l'océan. Allons-nous dire aux habitants de l'Ouest qu'il leur faut attendre encore le remède à ce mal? Ce sera, je vous le déclare, une grave cause de recul pour l'Ouest canadien, et, pour ma part, je refuse d'y prêter les mains. Mais plus importante encore est la question de savoir si nous abandonnerons nos droits et l'autorité que nous avons sur des compagnies qui nous doivent l'existence. Pensez donc! Après quarante-cinq ans écoulés depuis l'établissement de cette confédération, après avoir formé un tout de divers territoires embrassant une moitié de l'Amérique du Nord dans le but d'en assurer le progrès et la bonne administration, nous avouerions aujourd'huit que la réglementation des prix du transport des principaux produits du pays est passée hors de nos mains, et qu'il faut demander à d'autres un remède à ces abus. Quant à moi, je ne saurais accepter cette doctrine.

M. DEVLIN: Me serait-il permis de demander à l'honorable député quel remède il proposerait? Veut-il que le Parlement attende pour leur voter des subventions que ces compagnies abaissent leurs tarifs dans de raisonnables proportions?

M. MACLEAN: J'ai grandement foi en ce que l'on appelle aux Etats-Unis l'"application de la sonde". Nous n'avons aucun rouage administratif qui nous permette de conduire une enquête sous l'empire de quelque loi fédérale; et c'est la question que l'on a soulevée aujourd'hui. Le très honorable chef de la gauche (sir Wilfrid Laurier) m'a dit, alors qu'il était premier ministre du Canada, de m'adresser à M. Foy pour la mise à exécution des lois fédérales relatives à l'assurance.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne dirai pas à mon honorable ami de s'adresser à M. Foy en ce qui concerne une coalition maritime.

M. MACLEAN: Assurément non, mais je parlais de la mise en vigueur des lois fédérales et j'avais démontré que nous n'avions aucun moyen d'appliquer convenablement ces lois. Lorsque, dans une circonstance antérieure, j'ai soulevé cette même question, le premier ministre actuel a admis la force de mon argument. Si nous avions aujourd'hui un avocat général dont ce serait le devoir de veiller à l'application des lois fédérales,—et je ne dis aucun mal de celui qui exerce présentement cette charge, mais c'est la loi que je blâme,—si nous avions, dis-je, un avocat général autorisé à faire emploi de la sonde et à se servir des fonctionnaires qu'il faut; si nous avions le rouage dont les Américains disposent grâce à leur système de grands jurés, nous pourrions faire venir ces gens-là et les contraindre à s'expliquer. On pourrait, par exemple, faire venir sir Thomas Shaughnessy et lui demander des explications sur cette entente relative aux prix de transport des marchandises par mer. Il suffirait des té-

moignages recueillis pendant la journée pour que le public sache à quoi s'en tenir, et le Parlement trouverait un moyen de résoudre la difficulté. Je ne dirai pas à l'honorable député de Wright (M. Devlin) par le menu comment je m'y prendrais contre ces gens-là; mais je les persuaderais d'une chose, c'est qu'ils sont dans les mains du Parlement, et que notre intention est de trouver un moyen de faire face à toutes les difficultés qui se présentent. Pour chaque cent ajouté aux frais de transport par mer, nous pourrions, par exemple, ôter un cent des prix du transport par terre, et pour ce qui est de la navigation intérieure, où il n'est pas dit que les compagnies échappent à notre juridiction, je n'irais pas en Angleterre, en Australie ni en Afrique pour un remède, mais je le trouverais ici. Pour commencer, il nous faut un avocat général que seconderait une loi véritablement effective. Après quarante-six années de confédération, n'est-il pas absurde de prétendre qu'il n'existe au Canada aucun moyen de faire respecter nos lois. J'ai plus d'une fois déjà fait remarquer à cette Chambre une particularité de tout projet de loi de quelque importance qu'adopte le congrès des Etats-Unis.

Par une disposition spéciale de chacune d'elles, l'avocat général et ses substituts sont chargés de leur exécution, et un crédit leur est ouvert pour cela de plusieurs milliers, des centaines de mille dollars annuellement. Il y a un moyen de mettre à la raison cette ligue, et ce n'est pas en Angleterre qu'on le trouvera; c'est ici même, dans la personne de notre avocat ou solliciteur général. Il y a là pour celui qui, dans le moment, occupe cette charge (M. Meighen) une belle occasion de se signaler auprès des habitants de l'Ouest. Donnez-lui le pouvoir d'envoyer chercher sir Thomas Shaughnessy, de faire venir devant lui le représentant de la compagnie Allan, à qui le Gouvernement a confié l'entreprise du transport des dépêches, et qui appartient, je crois, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique; demander sir William Mackenzie, qui était en ville hier, et à qui nous aurions pu faire signifier l'avis d'avoir à se présenter devant ce fonctionnaire du Gouvernement; de faire venir aussi le représentant de la ligne des navires du Grand-Tronc, quel qu'il soit. Que ceux-là viennent devant nous dont les vaisseaux abordent à nos quais. Si le kaiser avait à disposer de cette question, pensez-vous qu'il laisserait pénétrer dans un port d'Allemagne le navire de gens dont la conduite envers ses sujets serait unique? Non seulement ne leur donnerait-il pas l'entreprise du transport des dépêches allemandes, mais il ne leur permettrait même pas d'amarrer leurs navires à un quai, et c'est ce qu'il faudrait ne pas permettre non plus chez nous. Chacun de ces transgresseurs est justiciable de notre autorité. Nous pouvons aisément les atteindre, et faire cesser sans retard un abus dont souffre le public. Nous n'avons pour cela qu'à nous y mettre, et au sein même du Parlement. Mais nous n'y arriverons pas par des voies détournées. Ce que j'en dis est pour bien faire comprendre au ministre du Commerce (M. Foster) qu'il n'obtiendra pas grand succès des efforts de cette commission, mais que, si le Parlement votait une loi lui donnant juridiction sur cette affaire, et s'il nommait quelqu'un à qui il conférerait les pouvoirs d'un inquisiteur, puisque le ministre lui-même a parlé d'inquisitions par l'entremise de cette commission...

M. FOSTER : Je n'ai pas employé ce mot comme allusion à des événements historiques.

M. MACLEAN: Le mot "inquisition" est très bien choisi, et je ne m'en sers point dans son sens historique, mais dans le sens du dictionnaire, c'est-à-dire pour signifier investigation. Si dès maintenant nous votions une courte loi donnant pouvoir à notre avocat général de faire venir devant lui les coupables, à qui, selon l'expression américaine il appliquera la sonde, le mal cesserait dès le lendemain, ou, si la publicité n'y suffisait pas, nous trouverions autre chose. Le Gouvernement a le devoir, je crois, de modifier sa manière d'agir à l'égard de cette coalition maritime, et de prendre sans retard des mesures propres à rompre cette ligue, à démasquer ceux qui en font partie, à montrer que c'est une association canadienne soumise à notre juridiction, à les obliger d'être justes. Autrement, qu'il avoue son impuissance. Pour ma part, je n'avouerai jamais que le Parlement canadien est incapable de réformer un abus qui existe dans ce pays.

M. FOSTER: J'ai bien peur qu'en continuant de discuter ainsi, nous n'arrivions à une revue complète des affaires du monde entier, et que nos crédits ne fassent aucun chemin. Je ne reproche rien à mon honorable ami: c'est toujours avec plaisir, en effet, que je l'écoute parler. D'une certaine façon, il est lui-même un transgresseur, et

il démontre par son exemple le bien fondé de ses dires. Au reste, sans vouloir discuter cette affaire qu'il a portée devant la Chambre, je dirai quelques mots pour calmer ses appréhensions.

Disons tout d'abord que le gouvernement canadien n'a fait l'abandon d'aucun de ses droits en convenant avec le parlement anglais que cette commission instituerait des recherches, et nous dirait ce qu'elle pense de la question des prix du transport par mer.

Dans les limites du Canada, la juridiction du pays est pleine et entière; mais elle commence à faire défaut, lorsque vous tentez de l'étendre par delà l'océan et à d'autres pays que le nôtre. Cette question du contrôle de l'océan a été confiée à une commission, parce qu'elle ne relève de la juridiction d'aucune puissance en ce monde, si ce n'est par l'intermédiaire d'une flotte toute puissante, ou en vertu d'une entente conclue entre un pays et un autre. Le Canada n'a pas abandonné un seul iota de sa juridiction, et aujourd'hui comme avant d'avoir recours à cet arbitrage, il est parfaitement libre d'adopter n'importe quelle mesure afin de modifier ou de corriger, autant que faire se peut, les torts dont s'est plaint mon honorable ami, et pour quelques-uns desquels je m'accorde entièrement avec lui. Je désire calmer ses craintes à propos d'un autre point, en lui donnant l'assurance qu'il ne s'écoulera pas dix ans avant que nous ne soyons mis en possession du rapport de cette commission. Il est entendu qu'elle fera son rapport à la fin de la présente année ou du moins au commencement de l'année 1915; car la commission désire soumettre son rapport à la prochaine conférence impériale, qui se réunira dans le cours de l'été de 1915.

Mon honorable ami a également émis l'opinion que nous avons juridiction pour fixer les prix du transport maritime, et si j'ai bien compris ses remarques, il a prétendu que la commission des chemins de fer a également juridiction en cette matière. Je ne suis pas aussi bon avocat que lui et je le crois passé maître dans un bon nombre de professions; mais s'il discute cette question avec des hommes de loi, il se convaincra bien vite qu'il existe de forts doutes quant à savoir si la juridiction du Canada s'étend aux prix de transport maritimes. Avant que les navires ne quittent nos ports nous tenons par plusieurs cordes le fret qu'ils ont embarqué; mais du moment qu'ils s'éloignent des rives de notre pays et qu'ils ont franchi la limite des trois milles, notre juridiction prend fin dans un grand nombre de cas, tandis que dans d'autres nous ne pouvons l'exercer que médiocrement.

Le président a été plus que généreux en permettant que cette discussion allât aussi loin. Cet item a trait à certaines dépenses pour impressions et autres choses en rapport avec les travaux de la commission; bien que je ne veuille pas me dérober à la discussion, je serai fort heureux de lui donner tous les renseignements qu'il voudra sous certains rapports, lorsque le temps en sera venu. Loin de moi la pensée de prétendre que le débat qu'il a soulevé à ce moment-ci ne portera pas de fruits. Chaque fois qu'il laisse tomber la semence de bonnes suggestions, si sa puissance germinative est bien développée—et il existe un sol fertile un peu partout des deux côtés de cette Chambre—elle commence à bourgeonner et à croître, et tous tant que nous sommes, nous serons mieux en état de faire une bonne récolte, lorsque le moment opportun pour étudier ce problème sera venu. Cependant, monsieur le président, je vous demanderai de ne pas permettre que nous nous égarions trop loin en discutant ces item.

M. NEELEY: A mon sens, le moment est des plus opportuns pour discuter la question qui vient d'être signalée à notre attention par le député d'York-sud (M. Maclean). Il me semble que le ministre devrait être satisfait de la manière dont l'honorable député nous a exposé ses vues relativement à ce très important problème, surtout lorsque nous savons qu'il intéresse profondément le peuple de ce pays. Nous avons raison de nous alarmer; quand on constate que l'histoire du transport au Canada, en ces dernières années, établit d'une façon indiscutable que plus nous améliorons nos facilités de transport, plus les grandes compagnies et non le peuple en général en profitent. A un moment donné il peut se produire une baisse dans les prix du blé, mais les prix de transport sur le blé que nous exportons augmentent constamment. Au cours des derniers douze mois, le ministre du Commerce a visité plusieurs pays, dans le but très louable de promouvoir les intérêts du commerce et de l'industrie du Canada.

Pendant que l'honorable ministre était à chercher de nouveaux marchés pour nos produits, les compagnies de transports ont tellement augmenté les prix, quant au charroyage de nos produits d'exportation, qu'elles ont annihilé tout le bien qu'il pour-

rait avoir accompli ou tenté d'accomplir en se chargeant de cette mission.

L'honorable député de York-sud s'est plaint que l'Ouest avait toujours besoin de quelque chose. C'est peut-être dans la nature de l'animal d'en agir ainsi, et alors il faut lui en faire des louanges. Il m'appartient de faire remarquer à l'honorable député que les gens de l'Ouest aiment le progrès; ils ne sont pas satisfaits de la politique du laisser aller. Ce qu'ils veulent, c'est de faire mieux tout le temps, et les conditions actuelles, en tant qu'elles concernent l'exportation du surplus de leurs produits, ne rencontrent certainement pas leur approbation. Ils sont mécontents de voir que les compagnies de navigation, sur les Grands lacs et sur l'océan ont continuellement augmenté leurs prix en ces dernières années, pour transporter leurs produits, en dépit du fait que les prix du blé ont baissé. Le Gouvernement a, j'allais dire châtié les cultivateurs de l'Ouest; mais l'expression est peut-être un peu trop énergique.

A tout événement, nos gouvernants ont décidé que les gens de l'Ouest ne doivent pas songer à vendre le surplus de leur blé sur le marché le plus rapproché, de l'autre côté de la frontière; non, ils doivent l'expédier à Liverpool et sur d'autres marchés à l'étranger. L'un des résultats de la visite du ministre du Commerce en Chine, sera, je suppose, de faire exporter le blé canadien sur les marchés d'Orient aussi bien que sur les marchés d'Occident.

En conséquence de la position qu'a prise le Gouvernement sur cette question, nous sommes forcés de nous servir des seules voies de transport qui restent à notre disposition, pour envoyer notre blé sur les marchés de l'univers, et alors nous voyons augmenter d'année en année les prix de transport. Selon la suggestion de l'honorable député de York-sud, nous pouvons creuser le canal Welland, et si c'est là notre bon plaisir, nous pouvons faire d'énormes dépenses pour améliorer nos facilités de transport; mais que l'on fasse ce que l'on voudra, dans les conditions actuelles, les producteurs canadiens ne bénéficieront pas de ces énormes dépenses.

M. NESBITT: Quelle a été l'augmentation des prix de transport au cours des cinq dernières années?

M. NEELY: Elle a été de cinquante à cent pour cent, quant à ce qui regarde la navigation fluviale; mais elle a été encore plus considérable, je crois, quant à ce qui regarde la navigation maritime. Il faut un remède à cette injustice, mais le ministre nous demande d'être patients et d'attendre le rapport de cette commission, qui rendra sa décision quant à savoir qui a juridiction, et par quelle méthode on peut le plus facilement arriver à la solution de ce problème difficile. Je partage absolument l'avis de l'honorable député de York-sud, et je dis que la Chambre ne devrait pas attendre le rapport d'une commission qui peut être ou vague ou précis; mais qui peut aussi ne proposer aucune solution satisfaisante du problème.

Il n'y a pas à nier que les compagnies de navigation qui font le trafic fluvial et maritime du pays sont entre les mains des grandes compagnies de chemins de fer. Notre juridiction sur ces dernières est certaine, et nous devrions avoir également juridiction sur les compagnies de navigation fluviale; je dis donc que directement ou indirectement, nous pouvons exercer une pression quelconque sur les lignes océaniques.

J'avais l'intention de demander à l'honorable député de York-sud s'il ne connaît pas un ou deux moyens indirects d'amener les compagnies de paquebots à abaisser leurs tarifs. Je me rappelle qu'en 1897, lors de l'introduction du tarif de faveur accordé à l'Angleterre, ce changement tarifaire eut pour effet d'abaisser les prix de transport. La raison en était que les navires qui transportent nos produits en Angleterre pouvaient se procurer des cargaisons de retour, grâce à l'augmentation de nos échanges avec la mère patrie.

Si je comprends bien, le but que se propose surtout le ministre du Commerce, c'est d'encourager le commerce entre les différentes parties de l'empire. Par quels moyens peut-on y arriver plus sûrement qu'en augmentant encore la préférence accordée aux produits anglais des navires qui transporteraient nos produits en Angleterre et dans les autres parties de l'empire, reviendraient avec des cargaisons complètes et non avec des demi-cargaisons. Cela aurait certainement pour effet d'abaisser les prix de transport.

Quant à la question de juridiction, l'honorable député de York-sud n'a pas réussi à indiquer un remède au mal. Je répète que nous ne devons pas attendre qu'un rapport de la commission impériale nous propose une solution. Cette Chambre contient assez d'avocats distingués et d'hommes instruits pour étudier cette question et trouver le moyen de la résoudre. Je n'ai aucun doute que l'honorable député de York-sud accueillerait favorablement une proposition tendant à l'institution d'un co-

mité spécial de cette Chambre pour étudier la question sous tous ses aspects et dans tous ses détails, et découvrir les moyens d'étendre la juridiction du Gouvernement canadien, non seulement sur nos compagnies de navigation fluviale, mais aussi sur les compagnies de navigation maritime, en autant que ces dernières font du trafic dans nos ports canadiens. Je soumets cette proposition à l'honorable député de York-sud.

M. W. F. MACLEAN: Cela vaudrait mieux que de s'adresser à l'Angleterre.

M. NEELY: Je n'ai aucun doute que parmi les membres du Gouvernement, y compris le nouveau venu auquel mon honorable ami a fait allusion, l'avocat général (M. Meighen), on trouverait facilement des hommes capables de résoudre le problème. Il y a quelques mois, les journaux annonçaient que l'avocat général devait s'attaquer à cette question des tarifs maritimes. J'ignore ce qu'il a fait dans cette question, mais je suis certain qu'avec quelques-uns de ses collègues et un certain nombre de députés, il pourrait former un comité pour étudier cette question et trouver les moyens d'étendre notre juridiction sur les tarifs fluviaux et maritimes. Je suis bien aise de voir l'honorable député d'York prendre une semblable attitude sur cette question. Il s'inspire réellement des intérêts des cultivateurs de l'Ouest, et dans un avenir qui n'est pas éloigné, je crois, après l'avènement d'un autre gouvernement, si le gouvernement au pouvoir ne tient pas compte de ces observations, j'exprimerai hautement l'avis que nul député ne serait plus apte que le député d'York-sud à exercer les fonctions de procureur général, qui aurait à s'occuper de la solution du problème.

M. OLIVER: Je prêterai volontiers mon appui à l'adoption de ce crédit affecté à la commission impériale du commerce et j'ajoute pleinement foi à tout ce que nous a dit à cet égard le ministre du Commerce et de l'Industrie. Il est fâcheux sans doute que le ministre ne puisse être ici à la fois et en Afrique du Sud, mais nous sommes bien aises de pouvoir bénéficier de sa présence et de ses lumières. Qu'on ne se méprenne pas sur ma pensée: parce qu'il existe une commission impériale du commerce, composée sans doute d'hommes de mérite, revêtus d'importants pouvoirs et d'autorité, et qui rendront d'utiles services, on n'en doit pas conclure qu'il faille négliger l'étude des problèmes qui s'imposent à nos plus vives préoccupations et qu'il est possible de résoudre de façon ou d'autre, sans invoquer l'aide de la commission. Si on s'autorise de ce crédit destiné à la commission en question pour prétendre qu'il ne faille pas orienter tous nos efforts, vers la solution des problèmes qui s'imposent à notre attention, je n'hésiterais nullement à demander la radiation de ce crédit. Ce qu'il faut étudier, ce sont les problèmes dont la solution immédiate s'impose, et non pas ceux dont on peut ajourner l'étude. Quant à ces problèmes d'un avenir plus éloigné, nous saurons volontiers nous en préoccuper en temps utile, mais non pas au détriment des questions d'actualité. Pour faire toucher du doigt combien pressante est la solution du problème du commerce et des transports, je tiens à porter à la connaissance de cette Chambre les conclusions adoptées après mûre délibération par la commission d'enquête créée par le gouvernement de la Saskatchewan. Cette commission était composée d'hommes d'affaires de cette province, qui parcoururent l'Europe où ils purent facilement se renseigner aux sources mêmes. Dans le rapport qu'elle a publié, il figure des questions de si vitale importance que je tiens à les signaler à cette Chambre. Toutes nos questions de commerce, de finance ou autres se résument, en dernière analyse, à celle-ci: la quantité de blé produit et le prix du blé. La conclusion de la commission est que le coût de production du blé a augmenté de 12.15 p. 100 depuis 1909, et le coût du transport au marché, d'environ 15 p. 100 par boisseau. Ce qui revient à dire que le cultivateur dépense 12.15 p. 100 de plus pour la production de son blé et que son transport au marché lui coûte 15 p. 100 de plus par boisseau.

M. W. F. MACLEAN: Et le prix du blé a baissé?

M. OLIVER: Oui. De $1.23 en 1907, les cotes de Liverpool sont descendues, en 1913, à 98 cents le boisseau, soit un écart de 25 cents le boisseau sur le prix du marché, soit encore un écart de 12.15 p. 100 pour la production et de 15 p. 100 par boisseau pour le prix du transport. Ce calcul est basé sur la manutention d'un chargement de wagon de 1,000 boisseaux.

Citons le rapport:

Les services énumérées sont ceux se rattachant à 1,000 boisseaux de blé du nord n° 3 expédiés par un élévateur régional en Saskatchewan remorqués jusqu'à Winnipeg, échantillonnés et classés à ce dernier endroit par le Gouvernement, vendu à commission à un exportateur, remorqués jusqu'à Fort-William, dé-

chargés, pesés, reçus en entrepôt, nettoyés et assurés à un élévateur de tête de ligne, inspectés à la sortie, mis à bord d'un vapeur des lacs, avant la clôture de la navigation, transportés jusqu'à un port de la baie Georgienne ou du lac Erié, déchargés par voie d'un élévateur de transfert dans un wagon de chemin de fer, remorqués à Montréal, déchargés du wagon dans un élévateur de transfert, puis de là chargés à bord d'un vapeur et transportés à Liverpool ou à Londres. On choisit ces procédés et cette route, parce qu'on a ainsi transporté plus de grain que par tout autre moyen et les exportations de grain faites par cette route l'emportent sur celles acheminées vers toute autre route canadienne.

Les frais se répartissent naturellement sous cette double rubrique:

1) Frais effectués directement par le producteur et par l'expéditeur de grain consigné.

2). Frais effectués directement par l'acheteur de grain consigné, mais indirectement par le producteur et par l'expéditeur, parce qu'ils sont défalqués du prix réalisé sur le grain.

Sans entrer dans les détails, voici la conclusion: En 1909, le prix payé pour transport d'un chargement de grain, par voie ferrée, de la Saskatchewan, a coûté $304.60 et en 1913, $346.60.

M. WRIGHT: Cette augmentation de dépenses tient-elle uniquement aux frais de transport?

M. OLIVER: J'allais précisément donner les détails de ces majorations de tarifs. Je ne bornerai à certains détails. Tous les frais demeurant au même chiffre en 1909 et en 1913, sont ceux que je vais mentionner: la majoration estimative d'intérêt sur un chargement de 1,000 boisseaux, évalués à $700, est de $2; l'augmentation des prix de transport sur les lacs a été de $10 en 1909 et de $20 en 1913. C'est précisément le double. Les frais de transport sur mer se sont accrus de $40 par 1,000 boisseaux à $75. Ce sont là les seules majorations. Le gonflement de l'intérêt des banques est quantité négligeable, mais il faut en tenir compte. Le gonflement des frais de transport sur les lacs est chose grave; ces frais se sont doublés et les tarifs de transport sur mer se sont presque doublés. Ces frais, comme l'observe le rapport, se déduisent fatalement du prix reçu par le producteur.

M. W. H. BENNETT: Quel était le chiffre des prix de transport sur les lacs, par boisseau, à l'automne de 1909?

M. OLIVER: Le rapport ne tient pas compte des tarifs de l'an dernier. Le précis ne contient que des calculs généraux; mais le hasard veut que j'aie sous les yeux les prix de transport sur les lacs et j'y apprends qu'en 1913, ces prix ont oscillé entre 1 cent et 3 cents et ¾ le boisseau.

M. W. H. BENNETT: L'emmagasinage est-il compris?

M. OLIVER: Je ne saurais dire. Cette commission composée d'hommes méritants, créée par le gouvernement de la Saskatchewan, déclare que les prix de transport sur les lacs ont doublé depuis 1909 et que, concurremment avec l'augmentation des prix de transport sur mer et celle du coût de production, et de concert avec l'abaissement des prix mondiaux, cela a abouti à une crise dans la production du blé de l'Ouest et la question est de telle importance qu'elle impose au Parlement et au Gouvernement le devoir de remédier de quelque façon à la situation. Relativement à cette question des prix de transport sur les lacs, je tiens à donner à cette Chambre des renseignements de nature à intéresser les populations du Canada oriental comme celles de l'Ouest canadien. Du grain expédié de ports canadiens à la tête des lacs, d'août 1913, jusqu'à la clôture de la navigation en décembre, 75,000,000 de boisseaux se sont acheminés vers les ports des Etats-Unis, et 58,000,000 ont pris la route des ports canadiens.

M. W. H. BENNETT: S'agit-il de grains en général ou de blé seul?

M. OLIVER: Il s'agit de grains en général. Voilà un fait qui doit convaincre les députés qui sont directement ou indirectement intéressés dans les ports d'expédition du Canada oriental que cette question des transports de grains de l'Ouest les intéresse également. Puisque le Canada n'effectue pas, par la voie de ses propres ports, le transport de la moitié des grains qu'il produit, cela indique que notre industrie des transports souffre d'un mal profond.

M. WRIGHT: Existe-il quelque divergence entre les prix des transports s'acheminant par voie des Grands lacs vers un port américain comme celui de Buffalo, et les tarifs des transports prenant la route d'un port canadien?

M. OLIVER: La question n'est guère pertinente; car l'honorable député le sait, s'il n'existait pas de divergence dans les tarifs, le grain ne prendrait pas pareille direction. Il doit être avantageux d'expédier le grain par voie de Buffalo, sans quoi, le grain ne s'acheminerait pas vers ce port.

M. W. F. MACLEAN: Dans ce rapport, la commission affirme que, pour atteindre le marché de Liverpool, le grain canadien ac-

quitte des frais supérieurs à ceux effectués pour le grain de tout autre pays. Cela s'appliquerait aux Etats-Unis et les prix de transport sont moins élevés dans ce dernier pays.

M. OLIVER: Voici, à mon avis, la situation. Eu égard à la coalition des compagnies de navigation sur les Grands lacs, coalition canadienne qui règlemente les tarifs entre Port-Arthur et Midland, force a été aux expéditeurs d'utiliser les vaisseaux américains disponibles pour ce commerce, vaisseaux qui étaient impuissants à faire les transports de Port-Arthur à Midland, et par conséquent ces expéditeurs, afin d'obtenir les prix les moins élevés pour le transport de leur grain, ont dû se servir de ces vaisseaux américains et acheminer leurs transports vers un port des Etats-Unis. En réalité, c'est précisément ce qui est arrivé durant la dernière campagne. La saison dernière, les prix de transport ont été inférieurs à ceux de la campagne précédente, parce qu'il a été expédié une plus grande quantité de grain canadien par bâtiments américains, à destination de ports des Etats-Unis. Voilà pourquoi le grain canadien a dû prendre cette direction, et cela explique l'abaissement des tarifs.

M. WRIGHT: L'honorable député voudrait-il bien nous donner des précisions, au lieu de simples hypothèses touchant les tarifs canadiens sur les Grands lacs, par comparaison avec les tarifs américains par voie de Buffalo?

M. BENNETT: Les tarifs sont invariablement les mêmes.

M. OLIVER: Naturellement, les prix de transport demeurent les mêmes et voici pourquoi: quand les bâtiments américains transportant le grain à Buffalo viennent en concurrence, si les navires canadiens transportant le grain à Midland ne faisaient pas leurs transports au même prix, tout le grain s'acheminerait vers Buffalo. C'est élémentaire.

La question intéressante pour la Chambre n'est pas de savoir quels sont les tarifs, mais la question qui intéresse le producteur de l'Ouest, c'est que les tarifs sont plus élevés qu'ils n'ont été et qu'ils devraient être. Le représentant de l'Est qui s'occupe des ports canadiens pour les expéditions dans l'Est, est intéressé à savoir que le fret est acheminé vers les ports américains. Quelqu'en soit le motif, le Canada perd ce trafic. Si les compagnies de transport perdent du trafic, les intérêts commerciaux perdent de toutes façons des affaires, et je dis que c'est au Gouvernement à se montrer à la hauteur de cette situation et au lieu d'attendre le rapport de cette commission impériale du commerce, il devrait régler cette question qui se présente aujourd'hui. C'est une affaire sur laquelle le Gouvernement devrait avoir la haute direction. Mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) désire que je lise à la Chambre un passage du rapport de la commission de la Saskatchewan qui est ainsi conçu:

> Cela coûte davantage aujourd'hui aux cultivateurs pour placer sur le marché le surplus exportable de la récolte des grains de l'ouest du Canada, que cela ne coûte aux cultivateurs d'aucun autre grand pays d'exportation.

C'est une situation étonnante et quand on l'examine en tenant compte de l'augmentation du coût de la production et de la baisse des prix sur les marchés, c'est un signe d'une situation qui doit avoir des conséquences très graves. Elle a une influence si directe sur les conditions actuelles du pays, que, suivant moi, il faut se ressaisir et se rendre compte de la situation réelle des affaires. Nos cultivateurs produisent leur grain à perte et non à profit. Notre pays ne retire pas le bénéfice du transport du grain dans la proportion à laquelle il y a droit. Un des motifs est dû en grande partie à la coalition des navires des lacs qui a détourné le grain canadien vers les ports américains.

M. THOBURN: Les cultivateurs dans l'Ouest payent-ils plus par mille pour un boisseau que les cultivateurs d'un autre pays?

M. OLIVER: Mon honorable ami me pose une question à laquelle je ne peux répondre et pour laquelle on ne peut s'attendre à ce que je donne une réponse. Le ministre du Commerce et de l'Industrie, avec tous les renseignements qu'il a à sa disposition, ne pourrait pas répondre à cette question. Il importe peu de savoir ce que payent d'autres pays, la question est de connaître ce que nous payons et ce que nous pouvons payer. C'est le point important, et si la réponse est celle donnée par la commission des grains de la Saskatchewan, que nous ne recevons pas pour notre grain un prix qui nous permette de le produire, il doit certainement y avoir un changement dans les méthodes de vente et de transport ou nos produits devront être réduits en proportion.

Chacun sait que la diminution à un degré quelconque, de la production de l'Ouest, doit avoir un effet sérieux, je dirai même désastreux sur le bien-être du Canada tout entier. A moins que la production de

l'Ouest ne puisse être modérément et raisonnablement augmentée d'année en année pendant longtemps, il y aura une perte sérieuse et un contre-coup grave dans tout le reste du Canada, parce que nos établissements industriels, nos organisations commerciales et nos institutions financières ont tous été organisés et capitalisés en vue de faire face à l'augmentation de la production à laquelle on s'attend.

M. SCHAFFNER: C'est très intéressant et très important, mais je pourrais tirer la conclusion du rapport de la commission et des observations de l'honorable député (M. Oliver) qu'il y a une coalition sur les lacs entre les navires canadiens et qu'il n'y en a pas entre les navires américains qui vont à Buffalo. J'en conclue aussi que les chargeurs canadiens qui transportent le grain en Angleterre sont coalisés, tandis que les chargeurs américains ne le sont pas. Est-ce vrai? La déclaration qu'il nous en coûte plus pour transporter notre grain au marché que pour transporter celui d'aucun autre pays est assez malsonnante et elle appelle une enquête. Le seul pays que vous puissiez comparer à l'Ouest canadien, c'est l'Ouest américain. Quant à l'Argentine ou un autre des pays producteurs de blé, le trafic se fait par mer et les tarifs maritimes sont naturellement moindre que les tarifs de chemins de fer. Si ma conclusion est juste qu'il y a une coalition au Canada et qu'il n'y en a pas aux Etats-Unis, je crois que l'affaire peut être expliquée très facilement. Je voudrais savoir si mon honorable ami peut donner quelques renseignements sur ces deux points.

M. OLIVER: Sur les lacs, il y a une coalition parmi les armateurs canadiens. Il n'en existe pas entre les armateurs américains. Ces derniers viennent faire du trafic chez nous quand il y a un temps d'arrêt chez eux. Nous n'avons pas eu leur concurrence durant la saison de 1912 d'une façon aussi intensive que pendant celle de 1913, parce qu'ils ont été plus occupés chez eux en 1912 qu'en 1913. C'est parce que le transport du minerai a baissé en 1913 que les navires américains sont venus trafiquer chez nous et ont réduit leurs tarifs en 1913, comparativement à ce qu'ils étaient en 1912. Pour que le cultivateur de l'Ouest jouisse de cette concurrence, il faut que les ports de l'Est en souffrent. C'est une condition intenable

M. W. F. MACLEAN: La preuve que le blé américain est transporté au marché à plus bas prix que le blé canadien se trouve dans le fait que si vous aviez aujourd'hui le blé en franchise chez nous, la plus grande partie de notre blé s'en irait au marché par les Etats-Unis et non par le Canada, à moins que les chemins de fer canadiens n'abaissent leurs tarifs au niveau des tarifs américains.

Autant que je puis m'en rendre compte, les seuls qui s'opposent aujourd'hui à la franchise du blé, ce sont les chemins de fer, parce que s'ils peuvent empêcher le blé d'aller aux Etats-Unis, ils peuvent réaliser un plus grand profit sur leurs tarifs de marchandises.

M. SCHAFFNER: Les tarifs américains ne sont pas plus bas.

M. W. F. MACLEAN: Les tarifs de marchandises américaines sont inférieurs.

M. STEVENS: Quels sont-ils?

M. W. F. MACLEAN: Je m'appuie sur la proposition générale que j'ai exposé l'autre jour à la Chambre que l'opposition à la franchise du blé vient des chemins de fer canadien, parce qu'ils ont des tarifs plus élevés aujourd'hui. Si nous jouissions de la franchise du blé, notre blé irait aux Etats-Unis, à moins que les chemins de fer canadiens ne réduisent leurs tarifs et ils seront tenus d'en arriver là.

M. BEST: Dites-nous quels sont les tarifs.

M. MACLEAN: Les tarifs sont plus bas aux Etats-Unis qu'au Canada.

M. BEST: Tout le monde pourrait en dire autant.

M. MACLEAN: Je ne veux pas interrompre mon honorable ami (M. Oliver); je donnerai les détails plus tard. Ma conviction est que l'opposition à la franchise du blé vient de ce qu'elle cause une réduction des tarifs canadiens.

M. SCHAFFNER: Dans ma région, le tarif de Boissevain à Fort-William et le tarif de Rolla, une ville située immédiatement au sud de nous et à quelques milles de la frontière, à Duluth, sont exactement les mêmes.

M. OLIVER: Je ne discute pas cela du tout. Je signale un état de choses qui exis-

te sans aucun doute possible. Il n'y a aucun doute possible que les ports canadiens dans l'Est perdrent le transport d'une grande proportion de ces 75,000,000 de boisseaux de grain par suite de la coalition des armateurs canadiens sur les Grands lacs.

M. WRIGHT: Quel remède conseille l'honorable député?

M. OLIVER: J'essaye de faire naître l'intérêt et d'exciter l'attention de la Chambre et du pays autant que possible sur la situation telle qu'elle existe. Si on ne peut pas faire naître cet intérêt, il est inutile de proposer un remède. Si le pays ne croit pas qu'il souffre et particulièrement de cet état de choses, il n'y a pas besoin de remède. Je tiens à affirmer qu'il existe une situation malheureuse que l'on ne peut nier et qui est sérieusement malheureuse. Si je peux en communiquer l'impression à la Chambre et au pays, alors je serai heureux d'entrer dans une discussion pour en trouver le remède.

Toute la question repose sur le fait qu'il y a dans les Grands lacs une coalition des armateurs canadiens, nuisible au producteur de l'Ouest et aussi aux intérêts des ports d'expédition transatlantiques dans l'Est.

M. WRIGHT: Je ne suis pas opposé aux vues que l'honorable député vient d'exposer. Il a tout mon appui à propos de cette question. La seule chose que je désire, c'est un peu plus de lumière sur la question.

M. W. F. MACLEAN: Nommons un comité.

M. OLIVER: J'espère que l'énergie avec laquelle j'ai fait ma déclaration ne sera pas interprétée par mon honorable ami comme voulant faire quelque objection à sa question ou à toute discussion qui pourrait se produire. Je parle avec force parce que je pense fortement, parce que j'estime que la situation est sérieuse et que la Chambre devrait être complètement informée de cette gravité.

Mon honorable ami de Souris (M. Schaffner) s'informe des conditions qui existent pour les transports transatlantiques. Autant que je le crois, les grandes lignes qui desservent des ports canadiens et américains font partie de la même coalition.

La coalition est la même à New-York qu'à Montréal, mais avec cette différence que les navires indépendants, qui ne sont pas dans la coalition, ont accès dans d'autres ports des Etats-Unis avec des taux d'assurance inférieurs à ceux qu'ils obtiennent dans les ports canadiens. Les expéditeurs dans les ports américains ont cet avantage sur nous en raison de cette condition.

Quant aux tarifs transatlantiques, chacun de nous a reçu, hier ou avant-hier, le rapport du conseil de la chambre de commerce de Québec pour 1913, et qui contient un renseignement qui est tout à fait extraordinaire, étant donné le principe qui s'y trouve indiqué.

Il est dit dans ce rapport que la ligne Allan, pour certaines catégories de marchandises, demande un prix moins élevé pour les transporter à Montréal qu'à Québec et que c'est un système établi d'amener tout le trafic à Montréal par eau, et d'en réexpédier une partie à Quebec, par chemin de fer. Voici quelques chiffres à ce sujet: le linoléum en rouleau, pour Montréal, 25s; pour Québec, 27s 6d.; lainages en ballots, pour Montréal, 25s, pour Québec, 35s; pois en sacs, pour Montréal, 20s, pour Québec, 22s 6d.

M. W. F. MACLEAN: Quels sont les prix pour le whiskey?

M. OLIVER: J'arrive justement à cet article qui ne manquera pas d'intéresser mon honorable ami. Le whiskey en caisse pour Montréal, 30s, pour Québec, 32s 6d.; liqueurs en caisse, pour Montréal, 30s, pour Québec, 36s 6d. Il est évident que les lignes de paquebots maritimes ont des tarifs différentiels pour les ports canadiens. Nous connaissons de puis longtempts cet état de choses sur les chemins de fer. De l'avoine expédiée d'Edmonton à destination de Kamloops, est expédiée à Vancouver d'abord et ensuite à Kamloops, sans qu'il en coûte plus cher que si elle était expédiée directement à Kamloops. Autrefois le double transport coûtait moins cher que le transport direct; à l'heure présente, je ne sais pas au juste quelle est la situation, mais le double transport ne coûte certainement pas plus cher que le transport direct. Ce n'est pas sans étonnement que nous avons appris que le même état de choses existait à l'égard du trafic maritime et que les importateurs de Québec, qui sont 180 milles plus rapprochés de Liverpool que ceux de Montréal, paient 82s. 6d. par 100 livres de plus que leurs concurrents de Montréal, pour le transport de leurs mar-

chandises. J'ignore s'il faudrait une commission impériale du commerce pour régler cette question; je ne sais même pas si les autorités y attachent quelque importance. Ce sont des choses qui se passent très loin de la partie du pays qui m'intéresse plus directement.

Je signale ces faits pour que la Chambre sache que les taux différentiels n'existent pas seulement dans l'Ouest; les autres parties du Canada en sont également affligées. Le point important, cependant, c'est que pour ce qui concerne la production du blé, le Gouvernement et le Parlement ont encore beaucoup à faire pour remédier à un état de choses préjudiciable à l'Ouest et à tout le pays, si nous devons en croire le rapport de la commission de la Saskatchewan. Ces conditions requièrent notre attention immédiate, sans attendre le rapport d'une commission impériale du commerce, quelle qu'en puisse être l'utilité. Ces questions nous concernent directement, et elles devraient être, si elles ne le sont pas, du ressort du Parlement canadien; elles exigent une solution immédiate de la part du Parlement et du Gouvernement.

M. BEST: Si j'ai bien compris, mon honorable ami (M. Oliver) prétend que le prix des terres à blé à beaucoup augmenté et que leur fertilité est considérablement diminuée. L'honorable député peut-il expliquer comment il se fait que la valeur des terres augmente si leur fertilité diminue?

M. OLIVER: Mon honorable ami n'a pas bien saisi le sens de mon observation; je n'ai pas dit que le sol avait perdu sa fertilité, mais que le cultivateur retirait moins de la vente de ses produits.

M. BEST: L'honorable député a dit que l'augmentation survenue dans le prix des terres était une des causes de l'augmentation des dépenses du cultivateur.

M. OLIVER: En effet.

M. BEST: Si le blé a beaucoup moins de valeur et si sa production est devenue plus coûteuse, la valeur de la terre doit en être diminuée d'autant.

M. OLIVER: Sans doute.

M. BEST: Comment se fait-il alors que le prix de la terre aille en augmentant, quand sa valeur productrice diminue?

M. OLIVER: Pendant plusieurs années, le prix du blé est allé en augmentant et tant que la hausse s'est maintenue, et avant que le coût de la production fût devenu plus élevé, par suite de la cherté des articles que le cultivateur est obligé d'acheallée en augmentant. Mais dans les conditions actuelles, la valeur de la terre n'augmente pas et ne peut pas augmenter, puisque les bénéfices qu'on peut attendre de son exploitation vont en diminuant. Dans ces conditions, dis-je, la valeur de la terre diminue et cela seul est une sérieuse cause d'alarmes. Il est peut-être préférable de n'en pas trop parler, mais il est de notre devoir de se rendre compte de la situation, car elle intéresse directement tout le pays.

M. FOSTER: Mon honorable ami (M. Oliver) dit qu'il est temps que le Gouvernement et le Parlement "se réveillent". C'est une très bonne expression, mais je crois qu'elle devrait trouver son application dans d'autres temps, aussi bien qu'aujourd'hui. Un jour nouveau est jeté sur le sujet que nous discutons en ce moment par certains documents qui viennent d'être publiés et dont je citerai de courts extraits. Mon honorable ami a fait partie d'un Gouvernement très puissant, à une époque où les prix du transport augmentaient très rapidement. Alors comme aujourd'hui, il représentait les provinces de l'Ouest; alors comme aujourd'hui, il portait le plus vif intérêt à cette partie du pays et les nombreuses plaintes qu'il prétend recevoir aujourd'hui, lui parvenaient alors aussi nombreuses et aussi pressantes. Que fit-il et que fit le ministère à cette époque?

Je ne suis pas du tout intimidé par les deux mots latins " ad hominem " qu'on ne manquera pas de me jeter, dans un instant. J'entends traiter la question au moyen d'une petite revue historique de la position prise par mon honorable ami.

M. OLIVER: Si l'honorable ministre désire une réponse, je puis la lui donner sur-le-champ, sans recourir à l'argument " ad hominem ".

M. FOSTER: Mon honorable ami peut certainement répondre, mais les faits sont là et parlent par eux-mêmes, et bien qu'il soit également très exact et très précis, les documents officiels comportent quelquefois encore plus d'exactitude que ces assertions. Je m'en tiendrai donc aux faits. Dans la première partie de l'année 1910, le Gouvernement reçut une avalanche de protestations contre l'élévation des

prix de transport maritime. Le ministre des Chemins de fer s'occupa de la question avec le juge Mabee, qui était alors président de la commission des chemins de fer. Ce dernier prépara ce que j'appellerai un remarquable mémoire et il avait la réputation d'être un très bon avocat. Je ne citerai pas ce mémoire en entier, j'en donnerai seulement deux ou trois courts extraits. Ce mémoire commence d'abord par réfuter la prétention de l'honorable député de York-sud (M. Maclean) et dit que la juridiction de ces institutions et même la sienne....

—est limitée au transport sur terre et au transport fluvial. En d'autres termes, du moment qu'un trafic d'exportation parvient à un port de mer d'aucun de ces trois pays, la juridiction du Gouvernement cesse entièrement.

Sur la même question il dit encore:

Sous l'empire de la loi actuelle, quand ces expéditions atteignent Montréal, notre contrôle sur les tarifs et les conditions du transport cesse et il en résulte que pour les deux tiers du parcours les propriétaires des lignes de paquebots peuvent exiger les prix qu'il leur plaît.

Et un peu plus loin:

Le temps propice pour réglementer les tarifs de ce trafic, c'est quand il est encore dans son enfance et non après qu'il a pris d'énormes développements et après que des trusts de toutes sortes sont formés.

Le mémoire termine en conseillant l'institution d'un tribunal international composé de la commission du trafic des chemins de fer et des canaux d'Angleterre et de la commission des chemins de fer du Canada ou d'un certain nombre de membres de ces deux commissions; un tribunal de cette nature pourrait, au moyen d'une loi votée par les deux parlements, être revêtu de la juridiction nécessaire pour réglementer ce trafic.

Sir WILFRID LAURIER: Quelle est la date de ce mémoire?

M. FOSTER: 12 février 1910. Le ministre des Affaires extérieures (M. Murphy) présenta le rapport au conseil et un décret fut rendu proposant au secrétaire des colonies la nomination d'un tribunal mixte chargé de réglementer et de régir les tarifs maritimes. Le 28 février, lord Grey adressa une copie de ce décret qui portait la date du 26 février 1910, à lord Crewe qui à son tour communiqua le document à la commission du commerce, le 31 mars. La commission du commerce étudia la proposition et, le 4 août, elle avisa lord Crewe d'instituer une enquête par des personnes désignées par le gouvernement anglais et le Gouvernement canadien. Le 18 août, lord Crewe transmit cette proposition au Gouvernement canadien, et demanda au Gouverneur général de vouloir bien lui faire parvenir, aussitôt que possible, tout autre observation que le Gouvernement canadien pourrait avoir à faire.

Le 31 août, M. Walker, un fonctionnaire du bureau des Affaires extérieures, porta cette dépêche à la connaissance du ministre des Chemins de fer; l'affaire en resta là jusqu'au 10 novembre 1910, date à laquelle fut reçue une dépêche de M. Harcourt, secrétaire d'Etat des colonies, dans laquelle il demandait aux ministres canadiens de lui faire connaître leurs intentions à bref délai. Rien ne bougea. Le 29 décembre, M. Pope appela l'attention du département des Chemins de fer sur la dépêche de M. Harcourt. Il n'y eut pas de réponse et le 14 mars, le cabinet du gouverneur général fit savoir à M. Pope que M. Harcourt avait télégraphié de nouveau, ce jour même, demandant encore une réponse à sa première dépêche. En dépit de tout, le ministre des Chemins de fer et le gouvernement persistèrent à ne rien faire. Au mois de février 1910, les ministres s'étaient prononcés en faveur d'un tribunal mixte, pour enquêter et réglementer; au mois d'août suivant, le secrétaire d'Etat des colonies, qui avait été mis au courant de la question, fit demander au ministère canadien des renseignements plus complets; cette première dépêche fut suivie de trois autres, dans lesquelles M. Harcourt demandait une réponse à sa première, mais le Gouvernement ne fit absolument rien et persista à ne rien faire, tant qu'il garda le pouvoir. Et cependant, c'est un ex-membre de ce Gouvernement que nous entendons aujourd'hui crier d'une voix tonnante aux ministres actuels de se réveiller.

On déclare, sur un ton de reproche, que cette question revêt une importance telle que le temps seul peut nous aider à la résoudre. Si l'on avait remis cette question à l'étude d'un tribunal mixte chargé de s'enquérir, ainsi qu'il convenait de faire, d'arrêter l'attitude qu'il fallait prendre—tenant compte des bonnes dispositions du gouvernement anglais et de l'action concurrente de celui du Canada—on pourrait, aujourd'hui, exercer une autorité commune sur tout ce qui se rattache aux tarifs de transport maritime entre le Canada et la mère patrie. Mais mes honorables amis n'ont rien fait et, maintenant, deux ans après, ils se présentent à nous; ils embouchent la trompette pour

crier: "Réveillez-vous; le temps est très précieux". Je tiens à inscrire cette question au hansard, à seule fin d'établir qu'on n'a pas tenu compte de l'heure favorable et que les honorables membres de la gauche, au cours de deux ans ou d'une année et demie, n'ont pas trouvé le temps de répondre à une dépêche du secrétaire d'Etat des colonies. Grâce à ce tribunal mixte, on aurait pu abaisser, d'une façon réelle et substantielle, les tarifs de transport réclamés, au cours des deux dernières années, et il eut été possible de diminuer ces tarifs par l'exercice de la haute main sur le commerce maritime, à l'avantage des cultivateurs de l'Ouest au sort desquels les honorables membres de la gauche s'intéressent si vivement et avec tant de raison, certes. En écoutant ces appels si pressants adressés au Gouvernement pour lui demander d'agir, en ce mois de février 1914, les cultivateurs de l'Ouest devront se rappeler et juger suivant ce qu'ils connaissent, qu'en 1910 on a offert un moyen qui permettait au gouvernement d'alors d'exercer la haute main sur les tarifs de transport maritime imposés sur tout le grain transporté de l'Ouest en Angleterre, au cours de cette dernière année et de l'année précédente s'il avait seulement répondu à la dépêche de M. Harcourt et pris les mesures nécessaires pour régler efficacement les tarifs maritimes.

Sir WILFRID LAURIER: Je regrette l'absence de l'honorable ministre des Chemins de fer; je n'ai aucun souvenir de la correspondance dont parle mon honorable ami. Mais il est une observation qu'il a faite et que je veux signaler. L'honorable ministre a dit qu'il n'aurait pas recours à l'argument "ad hominem"—et qu'a-t-il fait?

M. FOSTER: Mon très honorable ami n'est pas parfaitement exact, en parlant ainsi. J'ai dit que l'emploi de l'argument "ad hominem" ne m'empêcherait pas de débattre cette question, en cette Chambre. C'est absolument l'argument "ad hominem", mais il se rapporte à un fait historique.

Sir WILFRID LAURIER: Certainement, et mon honorable ami a eu l'avantage—dont, jusqu'à présent il ne m'a pas été donné de profiter—de scruter à fond la correspondance qui se rattache à cette affaire. Il a déclaré que de cette dernière il n'avait lu à la Chambre que quelques extraits partiels.

J'ignore quelles sont les parties qu'il a mises de côté. Je me demande si cette correspondance contient des détails qu'il vaudrait mieux faire connaître à la Chambre, et je l'invite, vu qu'il a fait connaître à la Chambre une partie de cette correspondance, de déposer toute cette dernière sur le bureau, ce qui nous permettra de prendre connaissance de tous ces documents.

M. FOSTER: Je me rends volontiers à cette invite.

Sir WILFRID LAURIER: En attendant, je n'ai que ceci à dire: A quoi sert un changement d'administration? Quelle est l'utilité de tous ces discours enflammés que nous avons entendus, certains jours, si les ministres, en arrivant au timon des affaires, se contentent de faire précisement ce que leurs prédécesseurs ont fait? Disons que nous avons fait preuve de négligeence, en 1910 et en 1911, est-ce là ce qui peut excuser l'inertie montrée par mes honorables amis en 1911, en 1912, en 1913 et en 1914? Mon très honorable ami a trouvé cette correspondance dans les archives du gouvernement. Il a affirmé que le gouvernement anglais a attendu notre réponse. Pourquoi n'a-t-il pas répondu? A-t-il fait une réponse quelconque, depuis le 21 septembre 1911? Aucune, et c'est là son aveu. Tout ce qu'il peut dire, aujourd'hui, c'est que nous avons failli à notre devoir dans cette question, et qu'à ce point de vue ses ministres et lui-même ne l'emportent pas sur nous. Est-ce pour cela qu'on l'a placé à la direction des affaires du pays? La seule excuse qu'il invoque contre nous, à cor et à cris, se résume à ceci: Vous avez accompli ce que nous avons fait. On s'attendait, lorsqu'un nouveau gouvernement prit les rênes de l'administration, à voir ce dernier remédier à toutes les erreurs commises par les anciens ministres libéraux. Le peuple commence à comprendre qu'on l'a trompé; il est désappointé et avec raison, certes. Mon honorable ami avoue lui-même que nous lui avons laissé, en 1910, la tâche de résoudre ce problème; il se présente à nous ayant entre les mains un nouveau balai, et voici que ce balai ne peut servir à l'usage auquel il est destiné. Je me permettrais de lui faire observer qu'en 1911 nous avons eu beaucoup à faire.

M. FOSTER: Vous étiez trop occupés pour vous intéresser aux cultivateurs.

Sir WILFRID LAURIER: Aucunement, puisque nous nous préoccupions alors du sort de la classe agricole.

M. FOSTER: Cherchant à rallier ses suffrages.

Sir WILFRID LAURIER: Et les cultivateurs ont dit et répété à mon honorable ami: Donnez-nous le marché des Etats-Unis pour notre blé. C'est la meilleure façon de résoudre la question des prix de transport.

Mon honorable ami ne veut même pas se mettre en communication avec le gouvernement anglais et, lorsque les cultivateurs viennent ici demander un tarif de concurrence, mon honorable ami ne veut pas les entendre. Voilà l'explication que l'honorable ministre peut fournir. Peut-il prétendre que nous avons été tant soit peu négligents? Au milieu d'une session orageuse, en 1911, j'ai dû abandonner le travail de la session pour assister à la conférence impériale qui s'ouvrait, à Londres. Cette même question fut soulevée à la conférence et c'est moi-même qui proposai la création de cette même commission impériale au sujet de laquelle mon honorable ami demande un crédit. A cette même conférence, j'ai moi-même proposé que cette même question des tarifs de transport maritime fut étudiée.

Cependant, mon honorable ami a l'audace de dire que nous avons manqué à notre devoir sous ce rapport.

M. FOSTER: Un mot seulement pour dissiper quelques-uns des nuages qui entourent l'esprit de mon très honorable ami.

Sir WILFRID LAURIER: Que l'honorable ministre prenne donc soin de lui-même, sous ce rapport, cela vaudrait mieux.

M. FOSTER: Il est certain que mon très honorable ami a parfaitement raison de dire que nos adversaires se sont, en 1911, préoccupés des cultivateurs, mais c'était dans le but de s'assurer les suffrages de ces derniers. A ce point de vue, ils ont fait preuve d'une diligence remarquable, mais ils n'ont pas montré le même zèle, lorsqu'il s'est agi de régler la question du tarif de transport que les cultivateurs étaient obligés d'acquitter, dans le cas de leurs produits, dix ou douze mois auparavant. La tâche était énorme, certes, et elle réclamait une étude longue et approfondie. Mais quels étaient les faits de la cause?

[M. G. E. Foster.]

Au mois d'août 1910, nos adversaires en étaient venus à la conclusion qu'un tribunal conjoint était ce qu'il fallait, et ils avaient demandé au gouvernement anglais s'il voulait s'unir à eux pour constituer cette commission. Inutile d'étudier la question plus longtemps; leur conviction était arrêtée; il fallait—si l'idée était réalisable—un tribunal mixte entre l'Angleterre et le Canada, afin d'exercer la haute main sur les tarifs de transport des marchandises.

En février 1910, le gouvernement anglais accéda à leurs demandes bien mûries et le chemin fut libre; tous les obstacles à la nomination de ce tribunal furent surmontés, sauf un; ce fut alors qu'un ministre du gouvernement écrivit une dépêche où il consentait à la nomination d'un tribunal mixte entre le Canada et l'Angleterre, et où il mentionnait les noms des personnes qui devraient agir au nom du Canada. Douze mois complets s'écoulèrent et l'on ne répondit pas à l'acceptation d'une proposition qu'on avait soumise.

Mon très honorable ami fait erreur, à nouveau. Il a dit que ce nouveau balai ne balayait pas. C'est tout le contraire qui a eu lieu. L'ancien Gouvernement avait inventé un balai; il avait fabriqué un manche; en moins d'une minute, le manche aurait pu être ajusté au balai et le balai aurait balayé. Mais il se souciait si peu des cultivateurs, qu'il n'a pas voulu donner le coup de balai qui aurait eu pour effet de réduire les tarifs de transport. Nous avons pris la direction des affaires de ce pays et, aujourd'hui, non seulement il y a un projet, mais il existe une entente acceptée d'après laquelle un tribunal mixte étudie présentement cette même question de l'exercice de la haute main sur les tarifs de transport maritime. Donc, notre balai a fait son travail et nous avons prouvé que nous nous préoccupons des intérêts des cultivateurs, ayant obtenu les suffrages de ces derniers. Mon très honorable ami a recherché ces suffrages, mais il n'a pas pu les rallier tous, car nous en avons eu notre bonne part, ce dont nous sommes reconnaissants aux cultivateurs.

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

Reprise de la séance.

M. W. F. MACLEAN: Je tiens à faire allusion à quelques-uns des incidents qui se sont produits, au cours du débat, cet

après-midi. J'apprécie hautement ce que mon excellent ami l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce a dit de moi. Il est étrange que celui qui blâme, dans un langage raisonnable—et je crois que je me suis montré assez modéré dans mes expressions—les compagnies de chemins de fer ou d'autres corporations du pays s'expose à se faire appliquer l'épithète d'ennemi outré des corporations et à ce qu'on lui dise qu'il se montre tout à fait injuste et ignorant de ce dont il parle. Un de mes amis qui fait partie du ministère a également parlé de moi, l'autre jour, comme étant Jean-Baptiste, parce qu'il m'arrivait d'entretenir certaines vues originales sur les affaires publiques du Canada.

M. FOSTER: C'était là un compliment.

M. MACLEAN: Je crois que c'est un compliment, en effet. Je suis fier de ne pas être avocat et je puis dire à l'honorable député qui a rempli la fonction de ministre de la Marine, qu'il est peut-être, lui, un "sea-lawyer", c'est-à-dire un homme qui a une opinion personnelle. D'une façon très délicate, il a laissé entendre au président, cet après-midi, que je sortais de la légalité à propos du débat que j'ai soulevé, bien que j'eusse observé, si je ne me trompe, les règlements de la Chambre.

Quoi qu'il en soit, je lui rappellerai, je rappellerai à la Chambre que ma connaissance du droit a déjà provoqué ici même un léger incident qui n'est pas étranger à cette question. Il y a un assez grand nombre d'années, je déposais un projet de loi portant modification de la loi des chemins de fer et m'efforçais de faire voir à la Chambre qu'il y avait lieu de faire réglementer les tarifs des messageries par la commission des chemins de fer. Le magistrat distingué et savant qui est aujourd'hui juge en chef du Canada était alors ministre de la Justice; il déclara que je m'écartais de la Constitution, puisque les tarifs des messageries se rattachaient à la navigation sur les eaux de l'intérieur, aux diligences et aux chemins de fer, services qui échappaient, disait-il de sa voix autorisée, à la juridiction du Parlement fédéral. Son opinion se trouva corroborée par celle d'un autre avocat distingué, le premier ministre actuel, et la Chambre, ayant à choisir entre leur avis et le ministre n'hésita pas à rejeter mon projet comme étant inconstitutionnel. Mais elle ne tarda pas à se ressaisir et à réglementer les compagnies de messageries.

Je dis que nous avons également le droit de légiferer à l'égard des compagnies de bateaux à vapeur. C'est dans les ports où elles vont prendre leurs cargaisons que nous pourrons les rejoindre. Ces compagnies, nous les subventionnons pour faire le service du courrier de Sa Majesté; nous leur construisons des ports et, en outre, elles font partie de nos réseaux de chemins de fer. Les compagnies de chemins de fer délivrent des connaissements pour le transport des marchandises depuis le lieu de leur provenance jusqu'à l'autre côté de l'océan. Il existe encore une foule d'autres raisons de les faire relever de l'autorité fédérale.

Quand on veut éluder une question, il est d'usage, je le sais, de se retrancher derrière l'opinion d'un avocat. Dans le temps, on se prévalut de l'avis du président de la commission des chemins de fer, qui conseillait d'envoyer une commission de l'autre côté de l'océan, avis dont le Gouvernement s'empressa de tirer parti. C'est la même chose que l'on fait aujourd'hui, bien qu'on y mette plus de dissimulation et d'adresse. Une nouvelle commission va aller s'enquérir de la situation dans la mère patrie. Pas de cela! Certaines gens ont toujours quelque avantage à tirer de pareil subterjuge légal.

Je prétends que ces compagnies relèvent du Parlement fédéral et qu'il n'y a pas lieu d'aller chercher de l'aide en Angleterre. Il suffirait d'une commission parlementaire pour mettre tous les faits en lumière; nous pourrions assigner ces personnes-là comme témoins, remonter à l'origine du monopole, découvrir les noms des monopoleurs et porter les faits à la connaissance du public. Une telle enquête ferait constater que toutes ces compagnies relèvent du Parlement fédéral, puisque c'est de lui qu'elles tiennent l'existence; et pour briser immédiatement le monopole, il suffirait de mettre la Chambre en demeure de choisir entre le peuple et les compagnies.

Mais s'il faut attendre, pour résoudre le problème, qu'une commission quelconque ait fait son rapport et que l'on ait recueilli des avis à l'étranger, nous ne verrons jamais la fin de nos maux. Je conseille donc au ministre du Commerce d'aller porter cette question devant la commission impériale, après s'être muni de tous les renseignements qu'un comité parlementaire est capable de recueillir.

Cette commission, je ne sais si elle est autorisée, comme le sont habituellement les commissions canadiennes, à assigner des témoins et à recueillir leurs dépositions sous serment. Quant à nous, nous pourrions réunir tous les témoins en une couple de jours, apprendre tout ce qui se rapporte à ce monopole maritime et à son objet; nous saurions à la faveur de quelle loi il a pu voir le jour, et pour quelles raisons il cherche à priver les cultivateurs canadiens de tous les avantages auxquels leur donnent droit les grands sacrifices que le pays s'est imposés pour améliorer la navigation. Si nous devons, au prix de deux ou trois cent millions de dollars, créer de nouveaux ports, approfondir les canaux et améliorer la navigation en général pour permettre ensuite à un monopole maritime de s'emparer de tout cela, autant vaut avouer tout de suite que nous ne vivons pas en un pays autonome, que nous ne sommes pas de taille à résoudre ces problèmes et que le Parlement du Canada vaut moins que les compagnies qui lui doivent l'existence.

La question est des plus graves; il faut la résoudre. On ne peut plus s'en moquer comme fit l'ancien Gouvernement—à ce que dit le ministre—or, ce serait s'en moquer plus ou moins que de la renvoyer à cette commission-là.

Un comité parlementaire pourrait recueillir tous les faits en peu de temps; si nous constations ensuite notre impuissance à résoudre le problème, tous les faits pourraient être communiqués au ministre; mais j'ai bon espoir qu'un comité chargé par la Chambre d'instituer une enquête pourrait s'instruire des faits, et qu'au bout d'un mois, de deux tout au plus, le monopole serait devenu chose du passé.

M. OLIVER: Au cours de ses observations, le ministre du Commerce a parlé de la situation du commerce du grain au Canada, situation que je me suis efforcé de décrire à la Chambre. Je ne saurais dire combien profondément je suis convaincu que le pays regrette que mon honorable ami n'ait ni contesté l'existence de cette situation ni suggéré aucun moyen d'y remédier. Le ministre, en effet, c'est borné à accuser ses prédécesseurs d'inertie à l'égard d'un état de choses qui, de l'aveu général, est des plus graves au point de vue national. Ce n'est pas en s'en prenant à ce que ses prédécesseurs ont ou n'ont pas accompli, que le ministre parviendra à améliorer la situation du Canada en ce qui concerne le prix du blé, les conditions du transport et ce qui en résulte pour le commerce, la finance et l'industrie en général. Il n'est pas utile de perdre son temps à défendre l'attitude que le gouvernement précédent avait prise à cet égard, attitude que mon honorable ami a cru devoir blâmer. A l'entendre, le gouvernement libéral se serait tout simpement borné à entrer en pourparler avec le gouvernement impérial sur la question des tarifs du transport maritime. Je ne suis pas en mesure de donner les raisons de ce qui a ou n'a pas été fait dans le temps; du reste, c'est chose qui importe assez peu dans le présent débat.

Que mon honorable ami me permette de lui faire observer que les conditions ne sont plus du tout les mêmes qu'autrefois, et que l'inaction de son prédécesseur ne saurait soustraire le Gouvernement actuel à l'impérieuse obligation de faire ce qui lui est dicté par ce changement de conditions. Suivant le rapport de la commission des grains de la Saskatchewan, le prix du grain a baissé de 8 cents par boisseau depuis la chute du gouvernement libéral. En supposant que l'Ouest ait 150,000,000 de boisseaux de grain à vendre, mon honorable ami doit voir que ce grain vaut cette année à peu près $12,000,000 de moins qu'en 1911. La somme est assez importante pour démontrer que s'il y avait lieu de se hâter d'agir dans le temps, la question est aujourd'hui devenue d'importance beaucoup plus urgente. Si l'ancien Gouvernement avait quelque raison de faire passer autre chose avant la question des tarifs du transport maritime, le Gouvernement actuel a 12,000,000 de raisons d'agir autrement.

Le monopole du transport maritime et les fluctuations du marché ont, d'un côté, amené la réduction du prix des produits agricoles, cependant que, de l'autre, le coût de la production allait s'élevant. Les bulletins mensuels du ministère du Travail font voir dans quelle proportion le prix de la vie s'est accru au Canada. Cette cherté plus grande de la vie, le cultivateur des prairies en ressent les effets comme les autres habitants de ce pays, et pour qu'il réalise un égal bénéfice, il faut qu'il trouve à vendre ses produits à un prix plus élevé, tout comme il faut relever les appointements des employés de l'Etat à Ottawa, si l'on veut qu'ils puissent mettre les deux bouts ensemble à la fin de l'année.

Outre que la subsistance coûte plus cher, les banques ont relevé le taux de l'intérêt. Il faut considérer aussi que le prix de la terre s'est également accru, et, si j'en crois le rapport de la commission de la Saskatchewan, le coût de la production est aujourd'hui de 12 pour 100 plus élevé qu'en 1909. C'est plus particulièrement au cours des deux dernières années que le coût de la production s'est augmenté. Si la situation était urgente en 1910, mon honorable ami doit admettre qu'elle l'est davantage aujourd'hui.

Au lieu de suggérer quelque moyen d'améliorer la situation, l'honorable ministre se contente de venir déclarer que l'ancien Gouvernement n'a pris aucune détermination à l'égard d'une question dont il avait lui-même proposé la mise à l'étude. Si mon honorable ami n'a pas d'autre réponse à faire, si le Gouvernement se fonde, pour motiver son inaction, sur ce qu'on n'a jamais rien accompli à cet égard, quelle qu'ait pu être la situation au Canada, tout ce que je puis dire, c'est que l'avenir que le régime actuel réserve au pays est assez peu encourageant.

Il faut remédier à la situation présente, mais je tiens à faire observer que je ne tiens pas le Gouvernement responsable des tarifs du transport maritime. Je m'en garde bien, car je sais que le Gouvernement, quel qu'il soit, exerce forcément trop peu d'empire sur ces tarifs pour que l'on puisse avoir la certitude que les efforts qu'il tenterait pour obtenir l'abaissement seraient couronnés d'un plein succès. Si les efforts du Gouvernement actuel aboutissent à la réduction des tarifs de transport, nous en serons heureux ; s'ils sont couronnés de succès, nous lui en reconnaîtrons tout l'honneur.

Mais je ne puis envisager cette éventualité avec beaucoup d'espoir. Une entente entre les autorités canadiennes et le gouvernement de la Grande-Bretagne au sujet des tarifs maritimes doit sembler à tout le monde une entente ou l'une des parties a tout à gagner. Bien que le Canada expédie et reçoive une grande partie des marchandises, les propriétaires des navires sont en Grande-Bretagne et c'est-là que se paient les dividendes La raison veut que les intérêts anglais, envisagés à un point de vue égoïste, cherchent à retirer les plus fortes recettes des voyages que font ces navires. Donc, dans l'ordre naturel des choses, en ce qui a trait au secours à recevoir des représentants de l'Angleterre à la conférence, nous pouvons tout au plus nous attendre à un examen sympathique de la situation qui nous est faite. Je serais bien aise de me tromper. Tant mieux si le Gouvernement peut faire mieux que je l'espère, mais je dois dire que je ne considère pas que les apparences soient rassurantes. C'est pour cette raison, et pour d'autres que j'ai prié le Gouvernement de maintenir la haute main sur les affaires qui sont de son domaine et dont il est responsable, et que j'ai protesté contre l'idée de chercher du secours de l'autre côté de l'Atlantique, où nous n'en obtiendirions peut-être jamais, et de ne pas tenir compte du devoir de fournir autant d'aide qu'on peut s'en procurer moins loin. Quant à la coalition des armateurs sur les Grands lacs, il n'y a aucun doute qu'elle est soumise à la juridiction du Parlement.

M. W. H. BENNETT: Que veut dire l'honorable député lorsqu'il parle d'une coalition sur les Grands lacs ? Entend-il dire qu'une compagnie réglemente les tarifs du transport des marchandises ou que les différentes compagnies sont d'accord pour maintenir des tarifs élevés.

M. OLIVER: Je suis d'avis que la dernière hypothèse est probablement la bonne. Mon honorable ami sait qu'une compagnie a accaparé une grande partie de la marine marchande des Grands lacs et que, par conséquent, elle est en état d'obliger ses rivales soit à se soumettre à certaines conditions soit à prendre des arrangements avantageux avec elle. Inutile de revenir sur ce sujet. Il demeure établi qu'à cause de l'existence d'une coalition des armateurs sur les lacs d'en haut, 76,500,000 boisseaux de grain canadien ont trouvé un débouché dans les ports des Etats-Unis l'an dernier, tandis qu'il en passait 57,900,000 boisseaux dans les ports canadiens.

M. FOSTER: L'honorable député a-t-il les chiffres relatifs à l'année dernière de manière à pouvoir comparer les exportations par chaque route l'an dernier et cette année?

M. OLIVER: Je n'ai pas les chiffres, mais j'apprends que plus la coalition des armateurs des Grands lacs a renforcé sa position, plus il est passé de grain canadien par les voies américaines.

M. FOSTER: Mon opinion est qu'une plus grande quantité de grain est passée par Montréal cette année que l'an dernier.

M. OLIVER: Je n'ai pas les chiffres, mais on ne niera pas qu'il n'y a pas un grand nombre d'années on proclamait dans toute l'Amérique que Montréal était le plus grand port d'expédition de grain de tout le continent; qu'il avait surpassé New-York pour la quantité de blé expédié. Cela n'est plus vrai. Non seulement cela n'est pas vrai, mais Montréal n'obtient pas la moitié des chargements de blé canadien. C'est une preuve complète que quelque chose va mal. Je puis me tromper quant à la cause, mais le fait est indéniable.

Ainsi que je l'ai déjà dit avec insistance, lorsqu'on constate qu'un certain état de choses existe, c'est au Gouvernement de découvrir les causes et d'appliquer le remède; j'irai jusqu'à suggérer un remède, violent il est vrai, mais efficace à mon avis, dont on ne doit se servir que dans des circonstances critiques; permettre aux expéditeurs des Etats-Unis de transporter le grain canadien d'un port du Canada à l'autre. J'ai quelque espoir que cela amènerait la coalition des armateurs à se rendre compte qu'elle n'est pas propriétaire du Canada, que le cultivateur du Nord-Ouest n'est pas sa chose et qu'elle n'a pas le privilège de le pressurer lorsque bon lui semble.

Il est un autre moyen de porter secours au cultivateur—je ne devrais pas me servir du mot "cultivateur" ni dire qu'on peut lui porter secours, car il ne s'agit pas seulement de lui; il s'agit du commerce du Canada.

Dernièrement, quelqu'un a proposé en cette enceinte un projet de résolution insistant auprès du Gouvernement sur l'opportunité de supprimer le droit sur le blé pour obtenir l'entrée en franchise de ce produit aux Etats-Unis. Quant à l'avantage que cela offrirait au cultivateur canadien et à l'homme d'affaires qui dépend du cultivateur, je citerai les derniers avis que je trouve dans le "Grain Growers' Guide" du 11 février, qui démontrent que le n° 1 Northern se vendait au comptant 87 c. ¼, à Winnipeg et 91 c. ½ à Minneapolis.

Toutefois, il est bien connu que les qualités de blé canadien valent plus que celles des Etats-Unis et que le blé canadien n° 2 vaut le blé américain n° 2. Par conséquent, la comparaison serait entre le n° 2 Northern, qui se vend 85 c. ¼ à Winnipeg, et le n° 1 Northern qui vaut 91 c. ½. à Minneapolis, soit une différence de près de 6 cents par boisseau. Le prix sur le marché de Minneapolis était de 6c. plus élevé que sur le marché de Winnipeg, si l'occasion s'offre d'obtenir accès au marché de Minneapolis afin que le producteur canadien puisse profiter de ces 6c. par boisseau de plus, il y a au moins lieu de présumer que le Gouvernement devrait prendre des mesures qui feraient naître cette occasion.

M. FOSTER: Si je saisis bien le raisonnement de l'honorable député, il consiste à dire que le prix à Minneapolis d'une même qualité de blé étant de 6 cents par boisseau plus élevé qu'à Winnipeg, s'il n'y avait pas de douane entre les deux endroits, notre blé se vendrait 6 cents, par boisseau, plus cher. Voilà son raisonnement s'il vaut quelque chose. On peut le modifier un peu en disant qu'il y aurait quelques dépenses en chemin, selon le lieu de destination du blé. Le raisonnement consiste à dire que c'est le droit qui cause la différence des prix à Winnipeg et à Minneapolis. Supposons que l'honorable député choisisse deux villes des Etats-Unis, qui ne sont pas plus éloignées, et qu'il consulte les cours du marché, il constatera maintes fois qu'il y a une différence de 2, 3, 4, 5, 6 cents, parfois jusqu'à 9 cents, par boisseau, entre les deux villes. Il n'y a pas de douane entre elles, de sorte que, dans ce cas, ce n'est évidemment pas le droit qui cause la différence des prix. Cela ne porte-il pas l'honorable député à croire qu'il y a d'autres facteurs, à part le droit, et qu'il n'a pas complètement établi sa thèse par l'unique citation qu'il a faite? Cette question de commerce et de prix offre de nombreux aspects.

M. OLIVER: Je veux bien admettre qu'il y a d'autres facteurs du prix du blé, et je ne soutiendrai pas que la suppression du droit fera invariablement obtenir au producteur canadien 6 cents, par boisseau, de plus pour son blé. Mais je déclare que, la situation étant ce qu'elle est à Minneapolis, le grand centre de la minoterie, le grand marché de blé des Etats-Unis, et le prix sur ce marché étant appréciablement, considérablement, notablement, plus élevé qu'à Winnipeg, lorsque Winnipeg a du blé à vendre, il est évident que la suppression du droit augmenterait les profits du producteur canadien. Cela me semble une présomption de droit, et le Gouvernement n'accomplit certainement pas son devoir

envers le pays s'il ne tente pas un essai réel.

M. MORPHY: Y a-t-il lieu de croire que le Canada, possédant le blé et les moulins, ou pouvant amener ceux-ci au pays, ne pourrait-il pas être le grand centre de fabrication de la farine? Cela ne vaudrait-il pas la peine?

M. OLIVER: L'honorable député pose une question qui me détourne du raisonnement que je veux faire, mais comme il a posé la question, je dirai que les moulins n'ont pas pour seul objet de moudre le blé, mais de vendre la farine, et il faut une population pour avoir un débouché pour la farine. Tant que les Etats-Unis renfermeront 90,000,000 d'habitants et que le Canada n'en comptera que 7,000,000, il y aura naturellement un plus grand marché pour la farine aux Etats-Unis qu'au Canada, et par conséquent les Etats-Unis seront un meilleur pays pour la minoterie.

M. FOSTER: Ils ne seront pas nécessairement un meilleur marché pour la vente du blé canadien.

M. MORPHY: Combien de farine les Etats-Unis expédient-ils annuellement sur les autres marchés du monde.

M. OLIVER: Je ne puis pas fournir ce renseignement au pied levé.

M. MORPHY: La quantité en est-elle grande?

M. OLIVER: Je sais qu'ils exportent beaucoup de farine. Mais je sais aussi qu'en réalité ils sont prêts à acheter notre blé. Ils en ont besoin pour le mélanger avec leur blé d'une qualité différente, mais je ne dirai d'une qualité inférieure, cependant, elle ne se vend pas aussi cher. Par conséquent, il y a aux Etats-Unis une demande constante pour la qualité du blé que nous cultivons, non seulement à cause de leur grande industrie de la minoterie pour la consommation domestique, mais à cause de leur industrie de la minoterie pour l'exportation, et ils consentent à payer ce blé plus cher que nos minotiers canadiens peuvent ou veulent le payer.

Quant aux raisons je n'en parle pas, mais les faits sont là. Il ne m'appartient pas d'ennuyer la Chambre avec des détails, mais j'exige le moins, et je dis que du moment que l'on a établi une forte présomption, que le cultivateur de l'Ouest n'obtient que le prix minimum pour son grain et qu'on lui fait payer le maximum pour le produire, que le Gouvernement ne remplit pas son devoir envers ce cultivateur, s'il ne lui offre pas la facilité d'atteindre un plus grand nombre d'acheteurs en lui ouvrant un marché important. Tout ce que mon honorable ami a proposé ici ce soir a été proposé et répété plusieurs fois au sujet du prix des bestiaux. Lorsque nous discutions les avantages de la réciprocité avec les Etats-Unis, on nous a dit et énuméré toutes les raisons de mon honorable ami au sujet du blé, à savoir que puisque les Etats-Unis exportent des bestiaux ils ne peuvent servir de marché pour les nôtres, bien que les prix y soient plus élevés qu'ici.

Depuis ce temps-là, les Etats-Unis ont aboli les droits de douane sur les bestiaux, et la conséquence a été que nos cultivateurs par tout le Canada ont pu vendre leur bétail à un prix beaucoup plus élevé, non seulement dans le comté que représente mon honorable ami, mais aussi dans celui que je représente moi-même, et il le sait parfaitement.

M. MORPHY: Pas de bestiaux gras, mais du jeune bétail pour l'engraissement.

M. OLIVER: Ce sont toujours des bestiaux. Il y a une hausse très forte dans le prix du bétail dans cette partie du pays depuis que les Etats-Unis ont aboli les droits sur les bestiaux. Nos voisins exportent du bétail et exportent du blé; ils achètent du blé et ils achètent du bétail, et ils nous paieront pour notre blé un meilleur prix que celui que nous obtenons aujourd'hui.

M. MORPHY: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une autre question? Dans les conditions qu'il suppose, les Etats-Unis nous renverraient le blé ici sans payer de droit?

M. OLIVER: Certainement.

M. MORPHY: Les Etats-Unis exportent environ 100,000,000 de boisseaux de blé tendre par année. Cela permettrait aux cultivateurs américains du district de Toledo de vendre leur blé sur le marché du cultivateur canadien d'Ontario, et diminuerait de 10 à 20 cents par boisseau le prix que celui-ci obtient aujourd'hui? Est-ce là ce que veut l'honorable député?

M. OLIVER: Je ne crois pas qu'il y aurait un tel abaissement dans les prix.

M. MORPHY: Les autorités l'affirment.

M. OLIVER: Les autorités peuvent dire vrai, mais je réponds...

M. MORPHY: Si elles disent vrai, l'honorable député soumettra-t-il volontiers le cultivateur d'Ontario à cette réduction?

M. OLIVER: J'arrive à cette question dans un instant. Je vais rapporter ce que demandait la délégation des cultivateurs de Ouest et de l'Ontario qui sont venus tout récemment soumettre une série de résolutions au Gouvernement. L'une des premières choses qu'ils demandaient dans ces résolutions était le dégrèvement des denrées alimentaires, parce qu'ils disaient que les taxes sur les vivres étaient un crime de lèse-humanité. C'est aussi mon avis, et je dis que si le droit sur le blé élève, dans la région industrielle et manufacturière du Canada, le prix de la farine, cela nuit au succès, à la prospérité et au progrès du Canada, et ne donne pas un bénéfice correspondant aux producteurs de blé.

M. le PRESIDENT: Je crains que cette discussion ne dépasse les bornes de la résolution qui porte sur la commission du Commerce Impérial Il me semble qu'une discussion sur la question de l'admission en franchise des denrées alimentaires s'écarte du sujet.

M. OLIVER: Je répondais seulement à mon honorable ami.

M. MORPHY: Mais vous ne répondiez pas, c'est là l'embarras.

M. OLIVER: Je m'efforçais de répondre; je faisais de mon mieux. Si je ne réussissais pas à me faire comprendre de mon honorable ami j'en suis bien marri. Je me montrais courtois à son égard en lui donnant la réponse que je pensais la meilleure à la question qu'il avait posée. Je ne voulais pas pousuivre ce sujet plus loin que cette réponse. J'espère que je ne me suis pas écarté du règlement en soumettant au ministre un ou deux moyens d'améliorer les conditions du commerce dans notre pays en offrant des prix plus avantageux aux cultivateurs.

Je lui en proposerai un troisième. La "Canadian Gazette", de Londres (Angl.), a traité ce sujet en rapport avec la coalition des compagnies de navigation. Ce journal a donné au pays le bénéfice de ses opinions, et je veux lire à la Chambre le paragraphe dans lequel il présente ses conclusions. Après avoir montré les difficultés qui empêchent d'imposer forcément la réduction des tarifs aux compagnies transatlantiques, la "Gazette" conclut:

Les villes surpeuplées de la mère patrie sont le véritable marché pour les produits du Canada, et les centres toujours croissants du Canada sont les marchés naturels des articles de manufacture anglais, que le Canada ne fabrique pas et ne fabriquera pas d'ici à de longues années. Que le Canada achète davantage en Angleterre plutôt que des Etats-Unis et d'autres pays étrangers, et de meilleurs transports maritimes et des prix plus bas suivront naturellement. Les cultivateurs de l'ouest du Canada demandent depuis quelques années une augmentation graduelle de la préférence britannique dans le tarif canadien dans le but d'arriver à un commerce plus libre, sinon le "libre-échange", entre le différentes parties de l'empire britannique.

La proposition est qu'une diminution du tarif entre le Canada et l'Angleterre aurait pour effet, en augmentant le commerce entre les deux pays, de réduire le coût des transports, et conséquemment de donner le résultat que l'on cherche, à savoir: l'abaissement des tarifs de transport du blé de l'Ouest jusque sur le marché de Liverpool.

M. BURNHAM: Est-ce que la diminution du prix de la vie serait obtenue aux dépens de l'Ouest ou de l'Est?

M. OLIVER: Je croyais que tout le monde, dans l'Ouest et dans l'Est, faisait trois repas par jour et portait les mêmes vêtements, et que tout ce qui diminuait le prix de la vie dans un endroit le diminuait partout.

M. BURNHAM: Non pas.

M. OLIVER: Je ne puis pas comprendre le raisonnement de mon honorable ami. Je croyais que ce serait le résultat. L'honorable ministre n'a proposé aucun moyen de soulagement à l'état de chose actuel. J'en ai proposé quelques-uns qu'il n'acceptera pas, j'en suis certain, et je n'en proposerai pas d'autres. Il refuse d'enlever les droits sur le blé, ce qui donnerait au nôtre libre accès aux marchés des Etats-Unis. Il refuse aussi, je suppose, de diminuer les droits sur les marchandises que nous achetons en Angleterre, ce qui assurerait des transports à plus bas prix entre le Canada et la mère patrie.

Je suis certain encore qu'il ne fera rien contre la coalition des compagnies de navigation sur les Grands lacs. Augmentera-t-il alors les droits sur le blé pour en élever le prix de vente? Si le présent Gouvernement croit en une politique nationale, une politique de tarifs élevés, une politique de protection des industries canadiennes, voici le moment pour lui de montrer sa foi dans cette croyance.

M. AIKINS: L'honorable député croit-il qu'il serait avantageux pour le Canada d'élever les droits sur le blé?

M. OLIVER: Mon honorable ami n'a pas besoin de me poser cette question; je dis certainement non. Mais je dis ceci: si le Gouvernement croit ce qu'il prêche, s'il croit qu'un tarif élevé peut amener la prospérité, qu'un tarif élevé augmentera les prix, voici le moment pour lui de montrer sa foi dans cette croyance. Qu'il augmente le prix du blé du cultivateur canadien en augmentant les droits sur le blé étranger. Monsieur le président, je suis un protectionniste.

M. AIKINS: Depuis quand?

M. OLIVER: Je l'ai toujours été. J'ai foi dans toute législation qui améliorera l'état du pays, et si mes honorables amis en augmentant les droits sur le blé augmentent proportionnellement le prix de vente du blé pour le cultivateur, je les appuierai. Le Gouvernement croit-il à la doctrine qu'il prêche ou n'y croit-il pas? Il ne veut pas enlever les droits sur le blé parce que, ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami, cela causerait du tort aux cultivateurs, élèvera-t-il alors ces droits afin de lui faire du bien? Le Gouvernement actuel est au pouvoir depuis deux ans; durant ces deux années le prix du blé a baissé continuellement et le prix de la vie a toujours été en augmentant. A cause de ces conditions l'étendue en culture dans les provinces de l'Ouest est restée stationnaire, si même elle n'a pas diminué. Les concessions de terre ont diminué de 9,000 en deux ans comme résultat de la politique et de l'administration du présent Gouvernement.

Si cette politique est bonne, si le Gouvernement la croit bonne, voici le moment pour lui de la mettre en pratique. Mais mes honorables amis de la droite savent que leur politique est une imposture; ils savent qu'elle est une tromperie; ils savent qu'ils ne peuvent pas augmenter le prix du blé au bénéfice du cultivateur en augmentant les droits sur le blé, et ils ne veulent pas prendre ce moyen de remédier au malaise actuel.

M. BENNETT: L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a consacré une grande partie de son discours, cet après-midi et ce soir, à essayer de prouver qu'il existait une coalition au sujet des tarifs de transport sur les Grands lacs, et que cette coalition avait été protégée par le Gouvernement actuel.

M. OLIVER: Je demande pardon à l'honorable député. Je veux qu'il soit bien compris que dans tout ce que j'ai dit cet après-midi et ce soir, j'ai évité autant que j'ai pu de porter aucune accusation contre le Gouvernement au sujet de ce qu'il a fait ou n'a pas fait, et cela afin de me permettre d'insister sur la nécessité pour lui de faire quelque chose dans l'avenir.

M. BENNETT: L'honorable député a au moins cherché à faire croire à la Chambre que cette coalition pour augmenter les prix avait pris naissance pendant les deux dernières années.

M. OLIVER: Non, non.

M. BENNETT: L'honorable député a signalé le fusionnement de nombre de compagnies de navigation des Grands lacs, avec ce résultat que les frais de transport des grains sur ces lacs se sont trouvés augmentés. Si l'honorable député va aux renseignements, il constatera que les prix, à partir de ports du lac Supérieur, Duluth ou Fort-William, jusqu'à Buffalo ou aux ports de la baie Georgienne, sont invariablement les mêmes. L'honorable député a déclaré cet après-midi que le tarif l'année dernière avait varié de 1 à 3 cents ¾. Il a oublié de dire au comité que le taux de 3 cents ¾ couvre non seulement le transport, mais aussi le magasinage des grains dans le navire durant tout l'hiver, le tout aux frais du propriétaire du navire. Les conditions ne sont plus du tout les mêmes, du moment que l'on se sert du navire comme d'un élévateur flottant. J'invoque les statistiques consignées au rapport de la chambre de commerce de Buffalo, je regrette seulement qu'il ne se rende que jusqu'à 1908; et les permettent de se rendre compte des prix en vigueur sur les lacs d'en haut. En 1899, les frais ont varié de 2 cents ½ à 6 cents du boisseau, ce qui est un taux beaucoup plus élevé que celui de l'année dernière. En 1904, les frais ont varié de 1 cent à 5 cents du boisseau; en 1905, de 1 cent ¼ à 4 cents du boisseau. On voit donc que les prix ont souvent excédé ceux de l'année dernière. Quant à l'effet restrictif de la concurrence et à la fixation des taux par ces compagnies, voyons un peu ce que les faits nous enseignent. J'ai à la main un petit livre édité par une maison de Cleveland, lequel fait voir que le nombre approximatif des navires, tant des Etats-Unis que du Canada, faisant le service des Grands lacs, est de 1,300. Je ne dis pas que ce sont tous des navires opérant le transport des grains; il s'en trouve dans le nombre qui ne transportent pas de céréales, mais la plupart le font. Je ne pense pas qu'il se trouve plus de 75 à 100

navires canadiens faisant le transport des céréales sur les Grands lacs; la coalition de l'année dernière dont a parlé l'honorable député ne comprend pas plus de quarante navires faisant le transport des céréales. Si l'honorable député parcourt la liste des noms, il verra que la plupart de ces navires sont très petits; il n'y a pas de comparaison à faire avec les grand cargo-boats du trust de l'acier, ou quatre compagnies des Etats-Unis.

Quelques-uns des navires américains transportent jusqu'à 13,000 tonnes, tandis que la plupart des rouliers canadiens ne dépassent pas 3,000 tonnes. Il existe de huit à dix compagnies du côté canadien. Je ne crois pas qu'il y ait collusion ou entente entre ces compagnies pour maintenir les prix, et pour cette raison qu'il est absolument impossible que cent navires concurrencés par mille autres fixent le tarif.

L'honorable député à déclaré cet après midi que la concurrence américaine se fait toujours sentir, car les navires des Etats-Unis sont à même de transporter les grains de Port-Arthur ou de Fort-William à Buffalo. Il a déclaré, en outre, que les exportations de céréales à partir du port de Montréal étaient en décroissance. S'il avait consulté le rapport annuel du Board of Trade de Montréal, à la page 12, il aurait constaté que tandis que en 1909 il s'est exporté de Montréal 11,691,000 boisseaux, l'année suivante, il s'en est exporté 21,500,000 boisseaux, l'année suivante, 25,500,000 et en 1913 44,000,000 de boisseaux. Le port de Montréal a fait l'année dernière le plus gros chiffre d'affaires qu'il ait jamais fait. L'ennui est que nous manquons des installations requises à Montréal. Quiconque a fait des affaires ailleurs qu'à Montréal sait que les grains y subissent un retard, cela indépendamment de la question des tarifs mons élevés entre New-York et l'empire britannique, ou l'Europe. Mais il n'est pas contestable que nous n'avons pas été en mesure d'expédier les chargements de grain de Montréal avec suffisamment de rapidité; et dans ces élévateurs du Gouvernement, nous n'aurions pas dû l'année dernière permettre d'emmagasiner les céréales dans un but de spéculation. On m'informe que les navires y restent souvent jusqu'à vingt jours sans pouvoir charger, tandis que des milliers de wagons sont immobilisés dans les cours. Depuis un an ou deux le port de Montréal a vu ses affaires augmenter, comme le fait voir ce rapport de l'année dernière qui indique une exportation de 44 millions de boisseaux. Il est bien vrai qu'à Buffalo il en est passé 150 millions. Sans doute, la plus grande partie de ces grains n'est pas exportée, mais est transformée en farine aux Etats-Unis même. Le port de Montréal ne date pas d'hier, et dans quelques années, si l'avance de ces derniers temps se maintient, la plus grande partie des chargements de grains qui s'exportent actuellement des ports des Etats-Unis s'expédiera par notre propre route. Il est absurde de prétendre qu'il existe une coalition entre soixante ou soixante-quinze navires canadiens et que cette coalition est en mesure d'accaparer le commerce et de fixer les prix; car l'année dernière a été la première année où une coalition fût possible, et pourtant en réalité les tarifs l'année dernière ont été moins élevés qu'ils ne l'avaient été depuis plusieurs années. En novembre et décembre, alors que se fait l'expédition de la plus grande partie du grain, les tarifs étaient moins élevés qu'ils ne l'ont été depuis nombre d'années, et les prix entre Duluth et Buffalo étaient exactement proportionnels à ceux exigés entre Fort-William et les ports de la baie Georgienne. Que l'honorable député ne perde pas courage parce que les produits canadiens s'écoulent par la voie des Etats-Unis.

Je lui dirai qu'il y a vingt-cinq ans un million seulement de boisseaux de grains entraient dans la baie Georgienne, et il n'y avait que deux élévateurs, un petit à Collingwood et un autre à Midland. Consultez les archives du ministère du Commerce pour l'année dernière et vous constaterez qu'à Collingwood on a manipulé plus de 10 millions de boisseaux, à Midland, plus de 30 millions, à Port-Nicoll, plus de 10 millions, et à Depot-Harbour, plus de 10 millions, de sorte que dans cet intervalle de vingt-cinq ans le commerce des grains de la baie Georgienne, qui n'était que de 1,000,000 de boisseaux, s'est élevé à plus de 50 millions, ce dont, à mon avis, nous devrions être très reconnaissants. Le nœud de la question, c'est que notre Gouvernement doit faire des avances suffisantes pour assurer l'installation d'élévateurs à Montréal. Peu importe que cela se fasse directement par le Gouvernement ou par l'entremise de la commission du port de Montréal, mais le développement du commerce est tel qu'il est nécessaire d'établir des élévateurs plus spacieux. En outre, il y aurait lieu d'éta-

blir une réglementation plus sevère pour empêcher les gens de laisser séjourner leurs grains trop longtemps dans les élévateurs. Grâce à ces réformes, le commerce du port de Montréal serait grandement augmenté.

A l'égard des frais de transport maritime, je crois qu'il se commet une grave injustice, et chacun espère que les tarifs des vapeurs transatlantiques seront réduits très sensiblement d'ici quelques années. Comment cela devra se faire, je l'ignore, mais je pense que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), l'honorable député de York (M. Maclean) et tout autre membre de la députation qui s'applique à intéresser le public à cette réforme, travaille dans l'intérêt non seulement de l'Ouest, mais du Canada tout entier, et j'espère que ces tarifs seront réduits très sensiblement.

M. McCREA: Je suis d'avis que les frais excessifs de transport des marchandises, tant par terre que par eau, ont leur retentissement non seulement sur le commerce du blé, sur le commerce de l'Ouest, mais sur le Canada tout entier. Le régime des transports en est modifié en tous points, et ce qui exerce une influence sur le commerce exerce une influence sur toute le reste. J'ai été quelque peu étonné d'entendre il y a un instant l'honorable député d'Edmonton affirmer que les frais de transport maritime de 1,000 boisseaux de blé fixés naguère à $40, avaient été portés à $75 ces années dernières. Le taux ancien était de 4 cents le boisseau, il serait maintenant de 7c. ½. Si vous faites la comparaison avec les taux anciens et actuels du transport du bois, vous tirerez la conclusion que les marchands de bois ont beaucoup plus de raison de se plaindre que les marchands de grains, bien que, à mon avis, ceux-ci soient suffisamment à plaindre.

En 1910, les frais du transport maritime sur le bois étaient de 32 à 36 schellings par standard, ou de $4.50 le mille, de Québec ou Gaspé à Liverpool. Le taux l'année dernière sur la même classe de bois était d'à peu près 65 schellings par standard, ou en d'autres termes, d'un peu plus de $8 le 1,000 pieds, mesure de planche. Mille pieds de bois, le moindrement sec, pèsent moins de 3,000 livres; un standard de 1,980 pieds, approximativement, 2,000 pieds, ou 6,000 livres, à 65 schellings, ou $16, donne donc un peu plus de 25c du 100 livres. Tel est le taux que nous sommes appelés à payer aujourd'hui sur le bois d'épinette et le bois scié en général à destination de Liverpool, Londres et autres ports. Sur le bois équarri, le taux en 1910 était de 52 schellings le standard, soit à peu près $10.50 les 1,000 pieds. S'il est une classe de marchandises qui, eu égard à leur poids en comparaison de leur valeur, devrait jouir d'un tarif peu élevé, c'est bien le bois. Les taux exigés par les compagnies de navigation depuis Portland, ou même Saint-Jean-ouest, ne sont pas moins élevés, soit 17c. les 100 livres, ou $10.50 du mille. La première question à examiner est celle-ci: a-t-on raison de se plaindre? J'ai été un peu surpris d'entendre le ministre du Commerce répliquer: Quand votre parti était au pouvoir, qu'a-t-il fait? Ce n'est pas ainsi, suivant moi, qu'on doit aborder la question. La question suivante est celle-ci: le Gouvernement est-il en mesure de porter remède à cet abus, et dans l'affirmative que faut-il pour y porter remède? Il ne s'agit pas de savoir ce que tel ou tel gouvernement a pu faire. Nos adversaires ne tenaient pas ce langage en 1911. Ils disaient alors: le Gouvernement ne fait pas son devoir; portez-nous au pouvoir et nous allons administrer la chose publique en gens d'affaires. Mais nous sommes à la troisième session du nouveau régime, et rien encore n'a été fait. Si le Gouvernement n'a pas le pouvoir de porter remède à cet abus, existe-t-il quelque rouage qui lui permette d'y arriver? Si ce rouage existe, que les ministres se hâtent de le mettre en œuvre. Tout le pays souffre. Voici un exemple pris sur le vif: en 1912, un expéditeur que je connais assez intimement, voulut expédier du bois en hiver, mais la compagnie de chemin de fer ne put à cette saison lui fournir de wagons. A la reprise de la navigation, à Montréal, la compagnie de navigation lui délivra un connaissement de plein parcours pour sa cargaison, mais à ce moment il sévissait une grève à Liverpoo, et quatre-vingt-deux jours se passèrent depuis la date du chargement du bois jusqu'à son déchargement à Liverpool.

Quand il est travaillé et en état d'être expédié, le bois est à peu près aussi périssable que les fruits. S'il est exposé au soleil et à l'air, il fatigue et se fend de façon à devenir invendable quand il arrive sur la place. Débarqué à Liverpool dans cet état, l'acheteur n'en a pas voulu, et il a fallu le vendre au prix des bois de rebut. Lorsque, ensuite, il a demandé une compensation, il n'a pas su se la faire donner. Je ne blâme personne en particulier; mais, c'est là un état de choses qui existe. Je crois que le renchérissement de la vie et la hausse des salaires sont pour quelque chose dans ces tarifs, mais ces derniers sont, à mon avis, hors de toute proportion, et il

faudrait trouver un moyen de remédier à un mal dont souffrent les expéditeurs de ce pays.

Commerce.—Recensement et statistiques, $75,000.

M. SINCLAIR: Où en est-on à l'heure qu'il est du recensement? Dans combien de temps pense-t-on avoir fini?

M. FOSTER: Pour ce qui est de son achèvement et de sa publication, il y a le volume 1er qui contient le tableau de la population du Canada par provinces, arrondissements et sous-arrondissements; le volume 2, tableaux des religions, races, lieux de naissances, origines, connaissances et infirmités; le volume 3, fabriques, par provinces, districts, cités, villes, villages de 1,500 âmes et plus, avec tables comparatives. Trois volumes sont terminés et publiés. Il a paru dix-huit bulletins relatifs aux manufactures, à l'industrie laitière, à l'agriculture dans les différentes provinces, au degré d'instruction, âge et infirmités. Il reste donc à terminer deux volumes; et les tableaux du volume 4, comprenant les produits naturels du pays, c'est-à-dire produits des champs, des mines, des forêts et des pêches, sont à peu près tous en état d'être envoyés chez l'imprimeur. Le volume 5 contiendra les tableaux relatifs aux objets suivants: présence aux écoles (terminé), habitations et familles (terminé), églises (en partie terminé), immigration (en partie terminé), établissements pénitentiaires et institutions de bienfaisance (en partie terminé). Il reste à mettre la dernière main aux tableaux relatifs aux occupations et gens à salaires. Pour me résumer: trois volumes sont terminés et publiés, et des deux autres l'un est prêt à passer chez l'imprimeur ou presque, et l'autre a déjà une distribution des matières très avancée.

M. SINCLAIR: Quand le ministre espère-t-il que le travail sera achevé?

M. FOSTER: L'exécution en est poursuivie aussi rapidement que possible. Je ne sais au juste quand il sera fini, mais il est donné aux fonctionnaires des aides en nombre suffisant pour que le travail se fasse aussi rapidement qu'il se peut.

M. SINCLAIR: Combien de personnes y emploi-t-on à l'heure qu'il est?

M. FOSTER: Je ne saurais dire au juste; mais on y occupe, je crois, près de 75 employés, outre les fonctionnaires qui sont là à titre permanent.

[M. McCrae.]

M. OLIVER: Lors du dernier remaniement, une carte des provinces de l'Ouest indiquant les populations des townships avait été dressée par les soins de la direction du recensement. C'était très commode, en ce que cela nous permettait de fixer plus aisément les lignes extérieures des nouvelles divisions. J'aimerais à savoir si une semblable carte est en voie de préparation, ou s'il en sera fait pour le prochain remaniement; au cas contraire, ne serait-il pas possible d'en faire dresser une?

M. FOSTER: Je prends note de la chose, et je m'informerai. Ce serait au ministère de l'Intérieur à faire ce travail; à nous de fournir des statistiques relatives à la population.

M. OLIVER: C'est seulement au moyen d'une telle carte qu'il serait possible d'arriver à une connaissance vraiment exacte du chiffre de sa population.

M. FOSTER: Je m'informerai de cela.

M. MICHAUD: J'aurais un mot d'explication à dire relativement à la présence des enfants aux écoles du Nouveau-Brunswick, présence à laquelle les rapports du dernier recensement assigne une moyenne bien faible. Par les lois de cette province, il n'est pas permis aux enfants d'aller à l'école avant d'avoir atteint l'âge de six ans. Dans d'autres provinces, il paraît que les enfants sont admis dans les écoles dès l'âge de cinq ans. La moyenne des présences au Nouveau-Brunswick est plus basse que dans quelques-unes des autres provinces, à cause de cela, qu'il n'est pas permis aux enfants de fréquenter une école s'ils ne sont âgés de dix ans.

Commerce.—Câble des Antilles, $38,933.33.

M. LEMIEUX: Y a-t-il eu une réduction dans le prix des câblogrammes?

M. FOSTER: Pendant un long temps—je ne sais combien long, mais depuis l'établissement d'un pareil service aux Antilles, je suppose—le tarif a été très élevé, et il a constitué une véritable entrave au commerce de la Grande-Bretagne avec ce continent, y compris le Canada et les Antilles. Il y a eu aux Antilles diverses compagnies, dont l'une, la Panama Company, faisait passer ses messages par le territoire américain, puis, de Key-West, parallèlement et conjointement avec d'autres, à travers différentes parties des îles. Plus tard a été établi un câble allant direc-

tement d'Halifax aux Bermudes, lequel câble a, peu après, été prolongé jusqu'aux îles Turques.

De là une réduction notable des prix, en ce qui concerne la Jamaïque et les Bermudes. Mais la West India Direct Cable Company, dont le câble aboutit à la Jamaïque, s'est trouvée en lutte avec ces compagnies qui, par un détour, se rendaient aux autres îles, et que certaines conventions entravaient, conventions dont il serait inutile de parler ici. La conséquence, c'est que les autres compagnies refusaient de transmettre les messages arrivés par le câble direct aux Bermudes et à la Jamaïque, sauf aux conditions et aux prix qu'il leur plaisait d'imposer. En ce qui touche les Antilles, les lignes d'Halifax aux Bermudes et à la Jamaïque ne leur ont été d'aucun avantage comme moyen de susciter la concurrence. Les prix sont restés très hauts, plus hauts que dans tout autre pays du monde, en dépit de tous les efforts tentés pour les faire réduire. Lorsque les délégués des Indes occidentales sont venus ici, il a été question de cette affaire, et ceux qui ont lu les procès-verbaux de la conférence savent qu'un accord a été conclu par lequel le Canada se chargeait de faire connaître au gouvernement britannique l'état des choses, et de chercher à obtenir un abaissement des prix. Le Canada à cette époque offrait de se mettre de moitié avec la Grande-Bretagne pour ajouter à la subvention que les Antilles se déclaraient prêtes à payer la somme nécessaire à une amélioration de l'état des choses. Lors de mon passage en Angleterre, plus tard, j'ai causé de cette affaire avec le ministre des postes et les représentants des deux compagnies. Pour abréger, disons qu'après dix-huit mois de négociation, le directeur général des postes arriva à un accord par lequel la West India Panama Company s'engageait à donner un meilleur service, à laisser passer par ses lignes tous les messages partis d'Halifax pour la Jamaïque, par voie des Bermudes, et de réduire d'à peu près la moitié les tarifs précédents. Ces tarifs aujourd'hui donnent satisfaction aux commerçants de la Grande-Bretagne, du Canada et des Antilles.

M. LEMIEUX: Quel est le prix par mot?

M. FOSTER: Les prix ne sont pas les mêmes pour les différentes îles.

M. LEMIEUX: D'Halifax aux Bermudes?

M. FOSTER: Il vaudrait mieux, je pense, finir mon explication avant de répondre à cette question. L'arrangement conclu portait que cette compagnie de Panama recevrait une subvention de £16,000 pendant dix ans, la Grande-Bretagne et le Canada fournissant chacun la moitié de cette somme. En outre, elle devait recevoir une somme de £10,300 ou de £10,500, que les Antilles s'engageaient à payer, pendant quatre ans, cette subvention ne devait subir aucun amoindrissement. Passé quatre ans, cette partie des recettes de la compagnie excédant une certaine somme déterminée constituera un fonds sur lequel il sera pris de quoi diminuer d'autant la subvention donnée par la Grande-Bretagne et le Canada.

M. NESBITT: Les Antilles n'ont point part à cette remise, si remise il y a?

M. FOSTER: Non, les Antilles n'auront point part à cette remise. Autrefois, le prix par mot était:

D'Halifax aux Bermudes, 48 cents.

M. LEMIEUX: Aujoud'hui?

M. FOSTER: Ce sont là les prix d'autrefois:

La Guyanne anglaise, $1.44; Antigoa, 81 cents; la Barbade, 91 cents; la Dominique, 77 cents; la Grenade, 89 cents; la Trinidad, 98 cents; Saint-Kitts, 89 cents; Sainte-Croix, $1.02; Sainte-Lucie, 85 cents; Saint-Thomas, 96 cents; Saint-Vincent, 86 cents.

La réduction effectuée est d'à peu près une moitié de ces prix.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre pourrait-il nous dire quels sont les prix actuels?

M. FOSTER: Les prix actuels sont d'à peu près la moitié de ces prix. Ma liste indique les anciens prix en dollars et cents tandis que les nouveaux prix sont donnés en schellings et deniers. Le chiffre de la recette pris pour base d'un partage de l'excédent au bout de quatre année est de £74,000.

M. SINCLAIR: Est-ce que Porto-Rico se trouve compris là-dedans?

M. FOSTER: Non, ces prix sont pour la Guyane et les Antilles anglaises.

M. MACLEAN: N'a-t-on pas conclu un nouvel arrangement quant au tarif des câblogrammes depuis un an?

M. FOSTER: Il y a environ un an ou un peu plus, nous avons obtenu une légère réduction avant que ces négociations ne prissent fin. Il en est résulté une entente, qui a été mise à exécution, je crois, il n'y a que quelques mois, c'est-à-dire vers le premier

janvier de cette année, si je me rappelle bien. Selon la coutume suivie en Angleterre, cet arrangement a dû être soumis au conseil du trésor et recevoir l'assentiment des lords de la trésorerie.

Subventions postales et maritimes.—Service de vapeurs entre le Canada et les Antilles ou l'Amérique du Sud ou les deux à la fois, $340,666.66.

M. FOSTER: C'est un service qui a été inauguré dans la dernière partie de l'année écoulée. On a conclu un marché avec la Royal Mail Steam Packet Company, dont les détails sont assez bien connus de ceux des membres de la Chambre qui ont suivi la question. Mon honorable ami d'Halifax a probablement quelques questions à poser ou quelques remarques à faire à ce propos, ou peut-être préférera-t-il que je fasse un exposé général de la question?

M. A. K. MACLEAN: Oui, relativement à la nature de cette entreprise.

M. FOSTER: Quant à l'historique de l'entreprise, les détails ont été discutés à la Chambre l'année dernière ainsi que l'année précédente. Je puis dire qu'elle est le résultat de deux ou trois tentatives qui ont été faites, afin d'établir un service satisfaisant entre le Canada et les Antilles. Tout d'abord, on demanda des soumissions, laissant aux soumissionnaires le droit d'option, quant à l'itinéraire à suivre, à la vitesse et au tonnage des navires. Lorsque le temps fixé pour recevoir les soumissions fut expiré, on constata que pas une seule des soumissions reçues ne pourrait donner satisfaction. Alors, on décida de prolonger la limite du délai pour les soumissions jusqu'à la fin de décembre; dans l'intervalle, on reçut plusieurs offres, mais qui différaient toutes, quant aux prix et aux diverses conditions concernant la vitesse, les dimensions et le tonnage des vaisseaux. C'est à ce moment-là que des négociations furent entamées avec la Royal Mail Steam Packet Company, qui nous a fait une offre provisoire. Finalement, quand on en vint à étudier ces diverses soumissions, on constata que quelques-uns étaient inacceptables, tandis que d'autres furent retirées, et le Gouvernement décida de signer un contrat avec Pickford et Black, qui avaient formé le projet de s'associer avec certaines compagnies maritimes étrangères, afin d'être en état de donner un service tel que celui qu'ils avaient offert. Après la signature du contrat, MM. Pickford et Black, ne purent se procurer la coopération sur laquelle ils comptaient pour l'exécuter, et conséquemment, il ne nous restait plus, apparemment, que deux manières de faire aboutir le projet.

M. A. K. MACLEAN: De quel montant fut-il question, à ce moment-là, avec Pickford et Black et les compagnies anglaises qu'ils voulaient s'associer?

M. FOSTER: Il s'agissait d'une subvention annuelle de $200,000, pour un service tous les 12 jours, avec des navires filant 12 nœuds. Ces négociations, toutefois, se terminèrent en queue de poisson, et j'en vins à la conclusion qu'il ne nous restait plus qu'une ou deux alternatives. A ce moment-là, si mes honorables amis veulent bien se le rappeler, il en coûtait énormément cher pour noliser des vaisseaux; effectivement c'est la période où les prix ont été les plus exorbitants. La construction de nouveaux navires était difficile et coûteuse, sans compter que cela prend du temps. Il ne nous restait plus que deux alternatives lorsque les négociations avec Pickford et Black n'aboutirent pas.

Dans le premier cas, il s'agissait de se mettre en rapport avec une puissante compagnie maritime, négocier avec elle et essayer d'obtenir les meilleures conditions possibles; d'un autre côté, nous pouvions laisser continuer l'ancien service tout à fait insuffisant que nous avait donné jusque-là Pickford et Black. J'entrai en négociations avec la Royal Mail Steamship Company, et au bout de quelque temps, je reçus d'elle des offres pour le service que nous avons à l'heure actuelle. La compagnie établit ce service dans le dernier semestre de l'année écoulée. L'offre qu'elle me fit comportait un service bi-mensuel, fait par des navires conformes à la description qui en est donnée dans le contrat, et filant leurs onze nœuds à l'heure sur la haute mer.

M. A. K. MACLEAN: Que spécifiait le marché passé avec Pickford et Black, quant à la vitesse des navires?

M. FOSTER: En vertu de l'ancien arrangement, les navires devaient avoir une vitesse réelle de 8 à 10 nœuds à l'heure; mais en réalité, elle était plus souvent inférieure que supérieure à ce chiffre.

En vertu de l'arrangement actuellement en vigueur, les vaisseaux sont d'abord d'excellents bateaux pour le fret, et en second lieu assez confortables pour les passagers. Ils sont pourvus de toutes les améliorations modernes destinées à procurer le con-

fort aux passagers: télégraphie sans fil, électricité, glacières, bonnes cabines, beaucoup d'espace sur le pont et de toutes les autres commodités que doit posséder un bateau destiné au service des passagers. La subvention est de £70,000, et elle est plus élevée que le prix qu'avait demandé la compagnie pour donner un service similaire, en vertu de l'ancienne offre dont elle s'est désistée. L'augmentation des prix pour la nolisation des navires ainsi que pour le transport du fret, qui s'était produite dans l'intervalle, nous a obligés à payer plus cher que nous ne l'aurions fait, si l'on avait pu accepter de suite la première offre de la compagnie. Le contrat a été signé pour une période de cinq ans, et il y a deux raisons pour cela. La première, c'était de faire faire ce service dans les meilleures conditions possibles, afin que l'on eût le temps suffisant pour démontrer si les navires en question sont ceux qui conviennent le mieux au trafic tout spécial qui se fait entre le Canada et les îles des Antilles. La seconde raison, c'est les îles des Antilles elles-mêmes,—du moins qui sont en état de le faire,—subventionnent largement les lignes de vapeurs qui font le service entre ces îles et le Royaume-Uni.

Ces subventions seront supprimées en 1916 et 1917. La subvention dont il est question en ce moment, est payée en entier par le Canada. Les différentes îles des Antilles sont prêtes à contribuer leur quote-part pour subventionner ce service, mais elles ne peuvent le faire tant qu'elles paieront les subventoitns d'aujourd'hui. La durée du marché que nous avons passé nous mettra en mesure de connaître la qualité et le genre de service qui convient le mieux au trafic entre notre pays et les îles. Nous aurons le temps, à la faveur de ce contrat, de juger de ses mérites et de ses défauts, et au bout de cette période, nous aurons la coopération et l'aide des Antilles, financièrement ou de toute autre façon, lorsqu'il s'agira d'instituer un autre service, à l'expiration du contrat actuel.

M. A. K. MACLEAN: Dois-je comprendre qu'à l'expiration du service de steamers, qui est actuellement subventionné par les Antilles, et que je le suppose, met en communication les différentes îles, elles coopèreront avec le Canada pour établir une ligne de vapeurs principale sur laquelle viendra se greffer un service entre les diverses îles? Est-ce là l'idée que l'on a?

M. FOSTER: Il y a plusieurs projets en vue quant au genre de service qui ferait le mieux l'affaire. Il y en a qui plaident en faveur d'une ligne principale avec un service entre les îles. C'est le projet mis de l'avant par les habitants des grandes îles, mais, comme mon honorable ami s'en rend compte, un service de cette nature présente de grandes difficultés quant à ce qui regarde la partie du Canada, recevant et expédiant des marchandises, à cause des dommages qui pourraient résulter du transbordement des produits des navires de la ligne principale à bord des autres navires, dans des ports où cet ouvrage se fait presque entièrement au moyen de petits bateaux.

Il y a bien deux ou trois ports, où les marins peuvent accoster aux quais; mais dans tout le reste des Antilles, le déchargement des marchandises à l'aller et au retour doit se faire au moyen de petits bateaux à des distances variant de ½ mille à 2 ou 3 milles.

M. A. K. MACLEAN: Dois-je comprendre que le ministre espère voir un jour les Antilles fournir leur quote-part de la subvention nécessaire à ce service particulier, qui fait actuellement le sujet de la discussion?

M. FOSTER: Oui; c'est là l'intention des îles, et nous entretenons mutuellement l'espoir de voir ce projet se réaliser.

M. A. K. MACLEAN: Quelle était la subvention accordée à Pickford et Black, en vertu du contrat qui a pris fin il y a deux ans?

M. FOSTER: Quelque chose dans les environs de $89,000 à $90,000.

M. MACLEAN: Je n'ai pas grand'chose à dire en rapport à la convention passée relativement à un service de vapeurs entre le Canada et les Antilles. Personnellement, je dois le déclarer, j'aurais de beaucoup préféré que l'on fît des arrangements avec Pickford et Black d'Halifax, si la chose eût été possible. Ils ont été les pionniers dans ce service entre le Canada et les Antilles, et naturellement, ils ont dépensé des sommes considérables, afin de développer les relations commerciales entre les deux pays. J'ai toujours été d'avis, que, quoique le service fût loin de répondre aux besoins du commerce, il n'en constituait pas moins un moyen de communication assez utile entre les ports des Antilles et ceux du Canada.

Il est vrai, on a souvent demandé un meilleur service, mais souvent le public, à mon sens, a été peu loyal en demandant pareil service.

A mon avis, le commerce n'autorisait guère la création d'un service de vapeurs comme celui demandé, à diverses époques, par les gens d'affaires des Antilles et par ceux de certaines régions du Canada. Le ministre lui-même a changé d'opinion, au cours de l'année dernière. Lorsqu'on adopta, l'an dernier, le traité avec les Antilles, le ministre nous donna à entendre qu'on établirait entre les Provinces maritimes et les Antilles un service de paquebots des plus moderne et d'un parfait outillage, et que ce service serait décidemment supérieur à celui établi par MM. Pickford et Black. Comme vient de l'observer le ministre, le prix stipulé par l'ancien traité intervenu avec Pickford et Black était de $100,000, ou moins, tandis que le traité actuel comporte une dépense de $340,666.66. Naturellement, on se demande si l'amélioration du service justifie pareille majoration de frais. Je l'affirme catégoriquement, si on eût offert, à une époque quelconque par le passé, à MM. Pickford et Black une subvention de $340,000, ils auraient immédiatement installé sur la route des paquebots tout aussi bons que ceux utilisés par la compagnie royale de paquebots, pour leur service actuel. Les quatre navires aujourd'hui affectés à ce service sont le " Cobequid ", le " Chignecto ", le " Caraquet " et le " Chaleur ".

Malheureusement le "Cobequid" a récemment fait naufrage dans la baie de Fundy et on ne l'a pas encore remplacé, je suppose. Mais sans doute on le remplacera par un paquebot de valeur à peu près équivalente. Le " Chignecto", le "Cobequid" et le "Chaleur" furent construits en 1893, et le "Caraquet" date de 1894, de sorte que ce sont des vaisseaux relativement anciens. En tonnage, il est vrai, ils l'emportent sur les bâtiments de l'ancien service Pickford et Black, bien que, pour quelques-uns de ces vaisseaux, il n'y ait pas d'écart bien sensible. Le tonnage des quatre paquebots de la Royal Mail Packet Company ont une moyenne de 2,900 respectivement. Le tonnage stipulé dans le marché primitif pour les paquebots de la ligne Pickford et Black était sensiblement inférieur, bien que celui d'un ou deux des bâtiments dépassât 2,000 tonnes. Quant au service des passagers, le service actuel ne semble guère l'emporter sur l'ancien. La capacité des paquebots pour l'installation des passagers, surtout ceux de la deuxième et de la troisième classes, est supérieure à celle des anciens paquebots; mais l'écart est peu sensible, et il me semble que le Gouvernement rémunère fort libéralement les services stipulés par le marché actuel. Dans ma propre province, surtout au port d'Halifax, l'opinion accréditée parmi ceux qui sont au courant des besoins de ce service et du commerce des Antilles, c'est que le service aujourd'hui fourni par les paquebots affectés à ce commerce ne constitue pas une bien sensible amélioration.

Je n'entends nullement me prononcer ici en expert sur le valeur des qualités des paquebots aujourd'hui affectés au service stipulé au traité en discussion; mais si j'ai exprimé ici cet avis, c'est après avoir consulté des citoyens d'Halifax, experts en pareille matière. Que le ministre compare les paquebots actuellement affectés au service avec ceux jadis utilisés par Pickford et Black; qu'il constate la disparité des subventions versées aux deux compagnies, et il comprendra qu'on doit tout naturellement s'attendre à un perfectionnement sensible du service. A coup sûr, ce service ne saurait répondre à l'attente des populations des Antilles. Le ministre s'en souvient, quand la commission royale visita les Antilles, elle entendit des témoins se prononcer sur nombre de points concernant la valeur du service des paquebots alors utilisés. Nombre de griefs furent soumis, et à quelques égards les plaintes étaient autorisées, du moins dans une certaine mesure. Les demandes des Antilles étaient peut-être exagérées, du moins en ce qui concerne la nature du service demandé; mais, à mon avis, le service actuel est bien loin de répondre aux demandes présentées à la commission royale, à cette époque. Quant à la vitesse des paquebots, le service actuel ne l'emporte nullement sur l'ancien.

M. FOSTER: Oui, il l'emporte.

M. MACLEAN: Le marché passé avec Pickford et Black stipulait une vitesse moyenne de 10 nœuds pour les bateaux; tandis que le marché actuel en stipule 11, ce qui est quantité négligeable. En outre, le service actuel n'est que bi-mensuel, tandis que l'ancien traité portait que tous les douze jours les paquebots partiraient d'Halifax et de Saint-Jean, de sorte que, à cet égard, le service actuel n'est pas aussi favorable que l'ancien. Somme toute, le département du Commerce n'a pas donné au pays le service que le ministre nous avait promis, l'an dernier, pour le commerce des Antilles. Ce service ne répond certes pas aux vœux des Antilles, et, à mon avis, c'est à bon droit que l'on affirme aux provinces maritimes que la supériorité du service ac-

tuel sur l'ancien n'est pas assez établie pour justifier la majoration de la subvention de $90,000 à $340,000.

M. FO$TER: A dater même de son début qui remonte déjà assez loin dans le passé, le service des Antilles a été des plus difficiles. Celui qui connaît les Antilles et leur configuration géographique, leurs idiosyncrasies, pour ainsi dire, leurs singularités en ce qui concerne les ports, leurs déchargements et autres besoins, comprendra pourquoi il n'ait jamais été bien facile de plaire à tout le monde, aux Antilles comme au Canada, par un service de paquebots entre les deux pays. Il est possible que certaines personnes aux Antilles, prenant leurs désirs pour règle, aient affiché de hautes prétentions; mais j'incline à croire qu'aujourd'hui l'opinion publique aux Antilles voit le service actuel d'un œil passablement favorable. Le manque d'uniformité et de régularité, le manque d'espace pour cargaisons, tel a été, par le passé, le grief le plus souvent formulé. De l'avis des esprits avertis aux Antilles, ce qu'il faut tout d'abord, ce sont des paquebots ayant une capacité suffisante pour cargaisons. A cet égard, la capacité des vapeurs Pickford et Black était insuffisante, chose qui avait provoqué de vifs mécontentements, non seulement ici, mais aux Antilles.

Tout le monde est d'accord à dire qu'à cet égard, le nouveau service répond parfaitement à l'attente. Après avoir été en communication avec les esprits dirigeants des diverses îles, depuis l'établissement de ce service, tel est le renseignement que j'ai obtenu, et il me paraît bien fidèlement représenter la situation.

Il importe, en outre, qu'il y ait des installations convenables pour les passagers, et que celles réservées aux passagers de première classe soient situées dans la partie voulue du navire. Il n'en était pas ainsi dans l'ancien service. Les aménagements des passagers à bord de ces paquebots ne laissent rien à désirer. Les installations réservées aux passagers de première classe sont situées dans la partie maîtresse du navire; tout y est bien moderne; la qualité du service et le confort sont tels que le voyageur se sent chez lui et tout l'engage à indiquer ce service à ses amis. Il en allait tout autrement de l'ancien service. Loin de moi la pensée de récriminer et de faire de la critique outrée; mais il arrive souvent que les anciens services soutiennent mal la comparaison avec les nouveaux.

M. A. K. MACLEAN: Il faudrait tenir compte de l'âge du navire, sans doute.

M. FOSTER: Il y a corrélation entre le navire et le service. Si les installations destinées aux passagers de première classe ne sont pas situées dans la partie maîtresse du navire où ils jouissent du confort voulu, le service lui-même laisse à désirer. Sans vouloir remonter à l'histoire du passé, je crois avoir fait un loyal exposé de la situation. Touchant le service des passagers, si l'on consulte les besoins du tourisme et qu'on veuille exercer à bord de ces vaisseaux l'hospitalité des hôtelleries; si l'on tient, dis-je, à donner aux Antilles un service qui participe et de cette hospitalité et du tourisme à la fois, sans compter le transport d'un port à l'autre, je suis convaincu que ces navires offrent un service qui répond bien à l'attente des populations des Antilles se prêtant à tous les services auxquels la compagnie peut les affecter. C'est précisément la puissance de cette compagnie et l'étendue de ses services qui lui ont permis d'installer quatre vaisseaux répondant parfaitement aux besoins propres des Antilles; tandis qu'elle fournit un service répondant bien aux besoins des passagers et à ceux du transport du fret. Il y a d'autres avantages à signaler. Cette puissante compagnie de navigation qui consacre ses paquebots à notre service, possède des lignes en propre; elle est affiliée à d'autres compagnies de paquebots qui desservent d'autres îles des Antilles qui côtoyent le littoral de l'Amérique du Sud.

Une des conditions de la convention, c'est que la compagnie établira des tarifs pour les expéditions en droiture, de façon à ce qu'un expéditeur d'Ontario qui désire faire des envois à des ports de l'Amérique du Sud, soit sur la côte ouest soit sur la côte de l'Atlantique ou à des ports situés au nord de l'Amérique du Sud, peut envoyer ces marchandises avec un connaissement direct au port de consignation. Je crois que c'est un très grand avantage et, comme nous n'avons pas de service de navigation desservant les ports de l'Amérique du Sud, bien qu'il y ait des possibilités de faire naître un commerce important avec l'Amérique du Sud, cette combinaison dans son application obviera à la nécessité d'un subside spécial pour des navires allant en Amérique du Sud et permettra à nos producteurs ainsi qu'à nos exportateurs d'envoyer des marchandises sur les marchés sud-américains. Je n'ai pas une liste des ports dans lesquels les exportateurs canadiens pourront bénéficier de communications directes, mais c'est une grande liste de ports importants. Nous n'avions pas ces avan-

tages avec l'autre service et c'est quelque chose d'avoir pu intéresser une compagnie de cette classe au service canadien.

M. A. K. MACLEAN: Votre contrôle sur les tarifs s'étend-il à ces différents services?

M. FOSTER: Le contrôle des tarifs s'étend aux services qui sont fixés dans la convention et les arrangements pour les tarifs en droiture doivent être faits comme il est possible de les obtenir, mais ils donnent le passage en droiture. Il y a autre chose encore; cette compagnie connaît les Antilles anglaises mieux qu'aucune autre compagnie de navigation au monde. Elle y a eu un service pendant un grand nombre d'années. Elle a un service interinsulaire actuellement et à Trinidad et à un autre port, nous avons des facilités d'intercommunications entre les îles qui sont desservies directement en vertu de cette convention et les îles des Antilles qui sont desservies par la ligne interinsulaire qui est dirigée par la même compagnie. C'est je crois très heureux que nous ayons pu faire un essai, dans les nouvelles conditions que nous avons obtenues, avec une compagnie du caractère, de la puissance financière, de l'appui et de l'expérience réelle des affaires dans cette partie du monde que possède la Royal Mail Packet Co. J'ai reçu des lettres de passagers qui ont fait le voyage avec les nouveaux navires et je n'ai eu que des éloges sur le service, le logement et les agréments généraux de la traversée par suite des qualités du navire et de son service.

M. A. K. MACLEAN: Il en dépendra beaucoup du temps sur mer.

M. FOSTER: Je ne crois pas qu'aucun navire puisse être réellement confortable quand la mer est très mauvaise. Je sais que je n'en ai jamais trouvé un, mais il y a des degrés de confort pendant le mauvais temps, si le mal de mer ne vous oblige pas à rester continuellement couché. J'en ai fait l'expérience quand je suis revenu dernièrement de Londres.

Je ne suis pas chargé de faire ici de la réclame à aucune compagnie de navigation, mais je dois dire que l'"Alsatian", sur lequel je suis revenu et qui est la dernière acquisition de notre flotte canadienne, est le plus beau vaisseau sur lequel j'aie jamais voyagé, au point de vue du confort réel, du service et de sa bonne tenue à la mer. Je consens volontiers à faire cette réclame au navire, non pas en faveur du navire, mais pour l'avantage des personnes qui désirent faire une bonne traversée à l'aller ou au retour sur l'océan.

M. A. K. MACLEAN: Je ne critique pas la valeur des navires du nouveau service, autant que le fait que nous payons $340,000 pour ce service, tandis que précédemment nous payions seulement $80,000 ou $90,000, et les navires qui sont maintenant affectés au service ne sont pas de beaucoup supérieurs aux navires employés dans l'ancien service. Je doute que l'amélioration soit suffisamment importante pour justifier la différence entre le montant de la subvention payée aujourd'hui et celui que l'on payait d'après l'ancienne convention. Je suis parfaitement d'accord avec mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie qu'il y a une amélioration réelle dans le caractère général des navires quant à leur capacité de fret et aux installations pour les passagers. Je crois pourtant que l'on doit regretter que la vitesse de ces navires ne soit pas plus rapide que 11 nœuds, en vertu de la convention. Il faut regretter aussi que le service ne se fasse que toutes les deux semaines. Je croyais au moins que nous aurions un service de douze jours entre Saint-Jean et Halifax. C'était cela que nous avions avec l'ancienne convention.

M. FOSTER: A ce propos, j'ai appris de gens qui devraient s'y connaître—de fait, j'ai eu ce renseignement des îles elles-mêmes—qu'un service de quinzaine leur convient mieux qu'un service de douze jours, parce qu'il leur permet de faire des raccordements qu'ils ne pourraient pas obtenir autrement. J'admets bien que la subvention est forte, mais il fallait faire quelque chose.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre doit aussi admettre qu'en faisant appel à des soumissions en 1912, il s'attendait à un service bien supérieur à celui que nous avons actuellement, non seulement pour les installations des passagers à bord, mais pour la capacité de chargement, et je crois que cela a eu pour effet d'écarter quelques armateurs.

Les idées de mon honorable ami se sont considérablement modifiées, depuis douze mois, sur la nature du service dont nous avons besoin entre le Canada et les Antilles. J'approuve plutôt ce qu'il a fait que ce qu'il voulait faire, il y a un an. S'il avait été connu l'an dernier que le dépar-

tement se contenterait d'un service comme celui que nous avons actuellement, il aurait probablement reçu des offres plus avantageuses.

M. FOSTER: Je n'en suis pas certain. Il est toujours difficile de dire ce qui serait arrivé, mais j'admets cependant que nous pensions à un service plus rapide. Sous le rapport des passagers, les arrangements sont presque aussi parfaits que ceux que nous espérions faire. J'aurais pu obtenir des navires de 15 nœuds et plus de luxe et de confort pour les passagers, mais cela nous aurait coûté au moins un demi-million de dollars. En présence d'un pareil écart entre le coût des deux services, on est porté à se demander s'il n'est pas préférable de faire des concessions et d'accepter un service moins parfait, du moins pendant quelque temps, d'ici à ce que l'expérience nous ait renseignés plus exactement sur les résultats que nous pouvons espérer. Je crois que dans les circonstances, j'ai fait ce qu'il y avait de mieux à faire.

M. MICHAEL CLARK: Comment vont les affaires entre le Canada et les Antilles?

M. FOSTER: Notre commerce augmente d'une manière satisfaisante. Une chose certaine, c'est que nous avons réussi à infuser un esprit nouveau dans la population des Antilles à l'égard du Canada. Sur ce point, il ne peut y avoir de doute. Nous en avons eu la preuve dans la très belle exposition que les Antilles ont faite, l'an dernier, à Toronto. Le nouveau service et le tarif de faveur ont convaincu les populations de ces îles que nous désirons augmenter nos échanges avec elles, et elles, de leur côté, ne demandent pas mieux que de commercer avec nous. Je considère que c'est un résultat acquis considérable et qui contribuera fortement à étendre nos relations commerciales.

Il n'y a pas l'ombre d'un doute qu'il est possible de faire un très fort commerce avec les Antilles. Les Etats-Unis sont nos plus redoutables concurrents sur ces marchés et ils ont pris de l'avance sur nous, parce qu'ils ont eu un meilleur service pour le transport des passagers et des marchandises, mais surtout parce qu'il ont eu un service plus fréquent.

Plus j'y réfléchis, plus je suis convaincu que ce qui porte le petit commerçant des Antilles—une classe comparativement nombreuse—à s'adresser à New-York, de préférence au Canada, c'est qu'il peut donner des commandes pour de petites quantités de marchandises; il peut, par exemple, commander 25 ou 50 barils de farine, avec la certitude de les recevoir par le prochain bateau. Autrefois et aujourd'hui encore, jusqu'à un certain point, le commerçant des Antilles qui enverrait une commande à Saint-Jean ou à Halifax, étant convaincu que les marchandises sont sur les lieux et peuvent être expédiées immédiatement, se ferait une fausse idée de la situation. S'il s'agit de farine, par exemple, la commande devra être envoyée aux minotiers d'Ontario et outre le voyage par eau, il faudra compter avec les retards et les inconvénients d'un long transport par terre. Il est évident que dans ces conditions les petites commandes ne pouvaient être exécutées promptement.

M. A. K. MACLEAN: Le service des paquebots n'a rien à voir avec cela.

M. FOSTER: Le service des paquebots et le tarif de faveur sont deux facteurs importants. Les inconvénients que je viens de signaler n'existent plus aujourd'hui. L'autre jour, le gérant d'une grande minoterie canadienne me disait qu'il avait complètement cessé de faire ses envois par voie de New-York et que toutes ses commandes étaient expédiées par les ports des Provinces maritimes. Je l'ai également questionné au sujet des petites commandes, et voici sa réponse: J'en suis venu—comme tout le monde—à la conviction qu'il nous fallait absolument avoir un entrepôt dans un port des Provinces maritimes et avoir toujours en magasin une certaine quantité de marchandises, afin que les commandes puissent être expédiées par le plus prochain navire, au lieu d'attendre plusieurs jours pour faire venir la marchandise du lieu de production. Peu à peu, nous aurons dans les Provinces maritimes des courtiers, des entrepôts et tout ce qui est nécessaire pour assurer le succès de ce trafic; nos chances de lutter contre le port de New-York seront en proportion de la perfection de ce service. Tous les intéressés vous diront que les tarifs de transport, entre le lieu de production et Halifax et Saint-Jean, ne sont pas plus élevés qu'entre le lieu de production et New-York; ils sont peut-être moins élevés. Ils disent même que, sous ce rapport, l'avantage est de notre côté.

Deux considérations les empêchent d'expédier par New-York: ce volume restreint des affaires, dont nous avons parlé et le fait que New-York est un débouché pour la farine canadienne, en dehors de la quantité de farine que nous envoyons aux Antilles; au point de vue des conditions d'affaires, les intéressés jugent opportun de faire l'ex-

pédition de ce produit sur New-York, ce qui leur assure un double débouché. Toutefois, je pense que les conditions sont de nature à nous engager à développer une sorte de libre-échange entre les deux pays.

M. LAW: Quel est le tirant d'eau de ces navires?

M. FOSTER: Le tableau que j'ai ici fournit tous les renseignements, mais il n'y est pas question du tirant d'eau de ces navires; celui-ci doit être assez faible pour permettre à ces vaisseaux de charger et de décharger des cargaisons au quai.

M. A. K. MACLEAN: Bermude sera le port où la profondeur de l'eau est la plus faible.

M. FOSTER: On éprouve aussi de la difficulté à entrer dans le port de Georgetown, Guyane anglaise, et à sortir de ce port, à cause de la barre qui se trouve dans les environs. Si le tirant d'eau du navire dépasse une certaine limite, il faudra probablement décharger la cargaison aux quais et n'en prendre qu'une certaine partie qu'on transportera au delà de la barre en question, puis revenir chercher la balance de la cargaison. C'est le port le moins avantageux, au point de vue de la navition, du groupe des Antilles, mais ces navires peuvent facilement exécuter ce travail au quai.

M. LAW: L'an dernier, lorsque cette question fut débattue, en cette Chambre, j'ai fait observer à celui qui remplissait alors la fonction de ministre des Douanes et du Commerce, que ces navires se rendent en aval et en amont de la baie de Fundy, au delà du port d'Yarmouth, et je lui ai demandé s'il était impossible, lorsqu'on passe une convention avec les propriétaires de ces vaisseaux, de les obliger de faire escale à Yarmouth, soit en remontant soit en descendant.

Il y a plusieurs années, il se faisait un commerce considérable avec les Antilles; on se servait à cette fin de brigantins, de goélettes et d'autres navires du type le plus restreint. Le volume des exportations de poisson était considérable. Le port de Yarmouth distribuait la mélasse et le sucre aux parties occidentales de la Nouvelle-Ecosse et il recevait lui-même une grande quantité de ces produits. Le service de ces navires ne serait pas grandement retardé s'il y avait, dans le port de Yarmouth, assez d'eau pour leur permettre d'y pénétrer. Au cours des deux dernières années, le commerce a diminué très sensiblement, par suite du manque de navires pour le transporter. Une grande quantité de mélasse arrive au port de Yarmouth, par voie d'Halifax et de Saint-Jean, pour être distribuée aux parties occidentales de la Nouvelle-Ecosse, et l'on est obligé de payer doubles frais de transport pour faire venir de la mélasse à ces endroits, tandis que, si l'on pouvait importer directement au port de Yarmouth, en utilisant ces navires qui arrivent des Antilles, on donnerait par là même un essor puissant à ce commerce. J'aimerais que l'honorable ministre étudiât cette question et qu'il s'efforçât d'obtenir que les steamers qui transportent le courrier fassent escale à Yarmouth, du moment qu'il y aurait dans ce port une profonder d'eau leur permettant d'y pénétrer. Les navires qui ont un tirant d'eau de 19 à 20 pieds peuvent aisément pénétrer dans le port de Yarmouth, aujourd'hui, et avec cette profondeur d'eau, j'imagine que ces navires pourraient se rendre dans ce port. Je regrette que l'honorable ministre ne connaisse pas le tirant d'eau de ces navires. Il est étonnant qu'il ne possède pas ce renseignement. Quel est le tonnage de registre de ces navires?

M. FOSTER: Mon honorable ami me suppose capable de me rappeler trop de détails, lorsqu'il me demande de lui dire ce qu'est le tirant d'eau de ces navires.

M. LAW: Je n'ai pas demandé à l'honorable ministre de se rappeler tous ces détails, mais il a un mémoire sous les yeux et je suppose qu'il trouvera ce renseignement dans les notes qu'on lui a passées.

M. FOSTER: Je n'ai pas ce détail, ici, mais je puis répondre à la question que mon honorable ami a posée au sujet du tonnage et des facilités offertes aux passagers. Le tonnage brut du "Chignecto", du "Cobequid", du "Chaleurs" et du "Caraquet" varie de 2,975 à 2,999 tonneaux, ou, en chiffres ronds, 3,000 tonneaux; le tonnage brut est de 4,786 à 4,800 tonneaux, la moyenne étant de 4,798; la capacité varie de 5,129 à 5,567. Les cabines réservées aux passagers de première sont au nombre de 41; on en compte de 60 à 75 pour les passagers de deuxième classe et environ 90 pour les passagers de troisième classe. Quant au port de Yarmouth, je serais prêt à étudier ce qui s'y rapporte à ce sujet, mais mon honorable ami constatera que lorsqu'une convention est arrêtée à la suite de certaine difficulté que nous avons eue à surmonter, même quant aux ports des Provinces maritimes qu'on a choisis, il n'est pas facile d'opérer de changement. S'il y

avait quelque chose qui m'engageât plus que toute autre considération à accepter l'idée émise par mon honorable ami, ce serait bien la prédilction qu'épreuvent la population de Yarmouth et celle des environs pour la bonne vieille mélasse des Antilles. A cette minute même, je me rappelle le goût de la mélasse que je mangeais, enfant, et j'ai toujours respecté celui qui aime la mélasse.

M. LAW: J'imagine que ces navires sont peut-être trop considérables, mais j'ai cru, d'après ce que l'honorable ministre avait dit au sujet de certains ports des Antilles, que ces navires pouvaient peut-être pénétrer dans le port de Yarmouth.

M. A. K. MACLEAN: Ces navires sont-ils munis de compartiments frigorifiques?

M. FOSTER: Oui; aussi de l'éclairage à l'électricité et de la télégraphie sans fil.

M. A. K. MACLEAN: Quel sera, suivant les prévisions du ministre, l'effet sur le commerce des sucres entre le Canada et les Antilles de l'abolition du droit sur le sucre aux Etats-Unis, en 1916? Le sucre s'exportera-t-il en plus grande quantité aux Etats-Unis?

M. FOSTER: L'expérience seule peut nous le dire; les Antilles jouiront alors comme aujourd'hui d'un privilège au Canada, tandis qu'aux Etats-Unis elles devront soutenir la concurrence du monde entier. Tant qu'il en sera ainsi, tant, surtout, que les Antilles trouveront ici un débouché suffisant pour tous leurs produits, débouché qu'elles ont à présent et qu'elles auront probablement longtemps, je ne crois pas que l'abolition du droit ait d'effet bien sensible.

Douanes.—Traitements et dépenses casuelles aux différents ports du Canada, y compris des suppléments aux fonctionnaires pour travail de surcroit, nonobstant les dispositions de la loi du service civil, $3,590,000.

M. KYTE: Comment le ministre explique-t-il l'augmentation prodigieuse de $300,000 qu'accuse cet item?

L'hon. M. REID (ministre des Douanes): Le crédit de l'an dernier était de $3,290,000 et, comme le dit l'honorable député, il y a cette année une augmentation de $300,000. L'année dernière, les appointements annuels des employés au différents ports représentaient une somme de $2,728,435. La dépense casuelle des ports pour l'année, basée sur les déboursés des neuf mois expirés le 31 décembre 1913, était de $394,745; le travail de surcroît entraînera cette année une dépense de $134,000. Les appointements, les dépenses imprévues et le travail de surcroît représenteront donc un total de $3,257,190, ce qui laisse une somme de $32,810 que l'on pourra faire servir aux augmentations d'appointements d'ici à la fin de l'exercice. On voit par là que nous avons à peu près épuisé le crédit de l'an dernier. Les $300,000 que nous demandons de plus cette année sont pour les objets suivants:

Appointements d'employés additionnels, y compris les ports et postes secondaires nouvellement établis, $150,000; augmentation d'appointements, $125,000; suppléments pour travail de surcroit, $10,000; augmentation des dépenses casuelles, $15,000; total, $300,000.

L'honorable député n'est pas sans savoir qu'il nous faut relever les appointements de tout notre personnel et qu'on nous demande d'établir de nouveaux bureaux. Après mûre délibération, nous considérons, mes fonctionnaires et moi, que notre demande n'a rien de déraisonnable.

M. KYTE: Je sais gré au ministre d'avoir donné cette explication. Je me permettrai, cependant, de faire observer qu'il est d'autres chefs de dépense qui expliqueraient cette augmentation extraordinaire de $300,000, et dont il n'a rien dit au comité. A la dernière session, par exemple, je demandais pour quelle raison on avait destitué Martin Johnston, douanier à Red-Island, comté de Richmond. C'était, me répondit le ministre, parce qu'il n'avait rien à faire. Que mon honorable ami me permette de lui faire remarquer combien il semble singulier qu'a près avoir révoqué un employé parce qu'il n'avait rien à faire, il se soit empressé d'en nommer un autre pour occuper le même emploi. L'employé révoqué touchait $100 d'appointements annuels, et le ministre m'apprenait l'autre jour que le successeur de Johnston, Michael-Edwin Gillies, a été nommé à $250 d'appointements.

Il s'agit là d'un cas isolé. Je suis sûr que si l'on se reportait aux archives du ministère des Douanes, on découvrirait beaucoup d'autres cas semblables dont mon honorable ami s'est gardé de parler tantôt, et qui expliqueraient dans une assez large mesure cette augmentation de $300,000.

Martin Johnston ayant été destitué parce qu'il n'avait rien à faire à Red-Island, j'aimerais à savoir pour quelle raison le ministre s'est empressé de lui donner un successeur. Ce dernier avait droit à certains égards, il va sans dire, puisque c'est le frère d'un candidat défait dans cette circonscription-là. Je demande au ministre de nous dire pourquoi il a nommé cet employé à $250 d'appointements au lieu de $100, après avoir admis que son prédécesseur n'avait rien à faire.

M. REID: Si je me rappelle bien, le poste de Martin Johnston ne se trouvait pas au même endroit que celui de M. Gillies. Le poste qu'occupait Johnston était d'un côté de la rivière ou de la baie, tandis que celui de M. Gillies se trouve sur le côté opposé. Là où était Martin Johnston il n'y avait rien à faire, mais M. Gillies a de quoi s'occuper à son poste. Aux appointements qu'il recevait, on ne pouvait guère s'attendre à ce que Johnston accomplît beaucoup de travail.

On m'apprend que M. Gillies se trouve à Irish-Cove, dans un tout autre endroit, à une grande distance de là.

M. KYTE: A quelques milles seulement.

M. REID: Oui, mais quelques milles peuvent faire une grande différence. Il y avait quelque chose à faire à Irish-Cove, tandis qu'il n'y avait rien à faire là où M. Johnston était employé. Je crois réellement qu'il était nécessaire d'avoir le poste à un endroit comme Irish-Cove, où il y avait quelque chose à faire.

M. KYTE: Le ministre n'est pas en mesure de fournir des explications. Il dit que M. Martin Johnston habitait d'un côté de la baie, et M. Gillies de l'autre côté. Cela est le contraire de la vérité. Naturellement, je ne puis accuser le ministre d'avoir négligé son devoir, car il n'a pas pu se renseigner lui-même sur l'exacte disposition des lieux. Je déclare au comité, et l'honorable ministre n'est pas, bien entendu, en mesure de me contredire, que Johnston et Gillies habitent du même côté de la baie. C'est une population agricole. Il ne s'y fait guère d'affaires avec les Américains. Il n'y a pas de propriétaires de bateaux. Il y a un quai près de la demeure de M. Johnston, et il y a un quai là où habite M. Gillies, le candidat conservateur qui était mon adversaire aux dernières élections générales. Par conséquent, il n'y a pas de raisons de dire qu'il se fait plus d'affaires à Irish-Cove qu'à Red-Island. J'ose dire que le ministre n'a pas au département de renseignements qui lui donnent raison de faire la nomination. Je ne doute pas que le ministre ait reçu de tels renseignements, peut-être de M. Gillies, le frère de celui qui a été nommé, mais je ne crains pas de dire que ces renseignements ne sont pas assez dignes de foi pour permettre au ministre de prendre une décision. C'est une affaire de mince importance, mais ce n'est rien de moins qu'un scandale public que d'avoir congédié le nommé Johnston parce qu'il n'avait rien à faire et d'avoir nommé un autre individu, un frère du candidat malheureux dans le comté de Richmond pour faire ce "rien", aux appointements de $250 par année. Il n'y a pas de dossier, pas de renseignements au département des Douanes qui donneraient raison au ministre de venir dire au comité qu'il y a plus d'ouvrage pour un douanier à Irish-Cove qu'à Red-Island.

Je le répète, c'est presque le même endroit; il est situé le long de la rive sud du lac Bras-d'Or, et les deux localités sont à quelques milles de distance; mais, ainsi que je l'ai dit, il ne se fait pas plus d'affaires à Irish-Cove qu'à Red-Island. Un seul bateau à vapeur transporte tous les articles nécessaires à la population, et il y a à chaque endroit un quai où le bateau se rend, mais quant aux affaires, il n'y a rien à faire pour M. Johnston, et rien à faire pour M. Gillies à Irish-Cove. Tandis que M. Johnston touchait $100, M. Gillies a été nommé à $250.

M. REID: L'honorable député, il va sans dire, connaît mieux l'endroit que moi, et je ne mets pas en doute la vérité de ce qu'il dit. Mais j'ai déclaré que mes employés m'ont appris qu'il n'y avait rien à faire là où se trouvait M. Johnston, que l'endroit qu'habitait M. Gillies est à quelque distance de l'autre et qu'il y a quelque chose à faire là. Je rapporte simplement les renseignements que mes subalternes m'ont alors donnés.

M. KYTE: Je suppose que le ministre a au département quelque trace de ces renseignements.

M. REID: J'ai discuté la question avec le commissaire des douanes, M. McDougald, qui m'a appris où se trouvaient ces fonctionnaires. Il n'y a rien aux archives; tout s'est fait de vive voix.

M. KYTE: Le commissaire a-t-il adressé au ministre un rapport sur la nécessité de nommer un douanier à Irish-Cove?

M. REID: Certainement. J'ai discuté la question avec le commissaire qui m'a dit que c'était à cet endroit qu'il devait y avoir un douanier, qu'il se faisait plus d'affaires à Irish-Cove. C'est pourquoi la nomination a eu lieu.

M. KYTE: Si le commissaire a fait cette proposition au ministre, je crois bien qu'il ne l'a pas renseigné exactement. Certes, il doit y avoir au département quelque pièce, venant sinon du commissaire, du moins d'une autre source, qui a guidé

le ministre dans sa décision. Je prierai celui-ci de consulter les dossiers, et s'il y a des renseignements par écrit, de les communiquer au comité.

M. REID: Je ne crois pas qu'il y en ait, mais s'il y en a, je serai bien aise de les communiquer.

M. KYTE : Quelle connaissance le commissaire des douanes possède-t-il que le ministre des douanes ne possède pas? Le commissaire demeure à Ottawa depuis plusieurs années, et j'ose dire qu'il n'a jamais visité cette localité dans sa vie.

M. REID : L'honorable député sait que nous avons des inspecteurs qui parcourent tout le Canada, et qu'ils viennent souvent à Ottawa. Je suppose que le commissaire a discuté la question avec eux. Je ne sais pas où il a obtenu ses renseignements, mais j'ai agi d'après ses conseils.

M. KYTE : Si l'inspecteur des douanes a fait quelques propositions au commissaire, cette proposition a dû certainement être mise par écrit.

M. REID : Pas nécessairement.

M. KYTE : L'inspecteur des douanes est M. D. C. Macdonald, de Port-Hood, qui a été nommé en mai 1911, et à ma connaissance il n'est jamais venu à Ottawa depuis. Il ne s'est jamais rencontré avec le commissaire des douanes, et ce dernier n'est jamais venu au Cap-Breton. J'ai donc raison de croire que toutes les communications entre l'inspecteur et le commissaire au sujet de la nomination à Irish-Cove ont été par écrit, et le ministre peut les produire.

M. REID : L'honorable député m'a mal compris. Je ne parlais pas de l'inspecteur de l'endroit. Nous avons des inspecteurs qui voyagent dans tout le Canada, des inspecteurs généraux, mais qui connaissent bien cette localité. Il ne s'ensuit donc pas nécessairement que le commissaire a obtenu ses renseignements de l'inspecteur spécial de la région.

M. KYTE : Je suppose que les inspecteurs généraux font des rapports au département.

M. REID : Ils discutent les questions verbalement avec le commissaire.

M. KYTE : Comment peuvent-ils avoir discuté cette question verbalement avec le commissaire? Le seul inspecteur général dans le service des douanes était le feu capitaine J. W. Gordon, de Sydney-nord. Il a rempli cette charge jusqu'à il y a un an. S'il a fait un rapport au commissaire il a dû le faire par écrit. Il n'aurait pas quitté son bureau à Sydney-Nord pour venir à Ottawa demander la nomination d'un douanier à Irish-Cove.

Nous sommes donc revenus à notre point de départ, à savoir que toute proposition faite au ministre de nommer un douanier à Irish-Cove doit l'avoir été par écrit; et s'il n'y en a aucune par écrit, il n'y en a pas du tout. Le tout se résume, je suppose, à la demande du candidat défait dans le comté de Richmond de renvoyer Martin Johnson et de nommer son frère à sa place. Le ministre croit-il avoir trouvé une bonne raison pour nommer M. M. E. Gillies à l'emploi dont je parle à un traitement de $250, dans la déclaration qu'il nous a faite que Martin Johnston a été congédié parce qu'il n'y avait rien à faire?

M. REID: Je crois que nous avions certainement raison de nommer un douanier à Irish-Cove à un traitement de $250.

M. KYTE: Pourquoi le ministre croit-il qu'il a raison? A-t-il un rapport qui lui recommande la chose?

M. REID: J'ai déjà dit à l'honorable député que les seuls renseignements que je possède, je les tiens du commissaire des douanes, qui a dit que j'avais raison de nommer un douanier à Irish-Cove à un traitement de $250, parce qu'il s'y faisait plus de trafic, et très peu, si non du tout, là où était M. Johnston.

M. A. K. MACLEAN: Et c'est pour cela que le ministre se croit excusable d'avoir destitué l'autre douanier?

M. REID: Nous ne l'avons pas destitué; nous l'avons laissé partir parce qu'il n'y avait rien à faire pour lui à cet endroit.

M. A. K. MACLEAN: Mais le nouveau douanier demeure au même endroit.

M. REID: Non; à plusieurs milles de distance.

M. A. K. MACLEAN: Combien de milles ?

M. REID: Quatre ou cinq milles, je crois.

M. A. K. MACLEAN: Quand bien même ce serait 25 ou 30 milles, cela n'aurait aucune importance pour le travail d'un douanier, parce qu'il arrive peu souvent qu'il en ait à faire dans sa propre localité. Dans les Provinces maritimes, un territoire de surveillance s'étend sur une certaine partie de la côte. S'il est vrai que le douanier qui a été destitué ne demeurait qu'à une distance de 5 milles de l'endroit où

demeure celui qui a été nommé à sa place, l'explication du ministre est loin d'être convaincante.

Je crois que l'honorable député de Richmond (M. Kyte) a droit à une meilleure réponse que celle qu'on lui a donnée. Le ministre est tenu en honneur de réintégrer à son poste le douanier qu'il a destitué, et renvoyer celui qu'il a nommé à sa place. Les raisons qu'il a données ne sont certainement pas suffisantes pour justifier le renvoi de M. Johnston et la nomination de M. Gillies.

Le ministre des Douanes ferait aussi bien de le reconnaître franchement et de promettre de réintégrer dans ses fonctions l'ancien douanier. Ne nous le promettra-t-il pas?

M. REID: J'ai expliqué à l'honorable député que nous avions renoncé à employer M. Johnston parce qu'il n'y avait rien à faire pour lui à l'endroit où il était stationné.

M. A. K. MACLEAN: Son successeur est au même endroit.

M. REID: Il en est éloigné de plusieurs milles.

M. A. K. MACLEAN: Quelques milles ne comptent pas.

M. REID: Au contraire, l'endroit où un douanier est stationné compte pour beaucoup. Les services de M. Gillies sont en plus grande demande à l'endroit où il se trouve que ceux de M. Johnston ne l'étaient; la population y est plus dense, et on y est plus exposé à la contrebande.

M. A. K. MACLEAN: Qu'est-ce qu'un douanier peut avoir à faire à cet endroit?

M. REID: L'agent de la douane est chargé d'empêcher la contrebande le long de la côte.

M. A. K. MACLEAN: Qui tenterait de faire de la contrebande à cet endroit?

M. REID: Je ne suis guère en mesure de répondre à cette question.

M. KYTE: Lorsque je soulevai cette question, l'année dernière, le ministre me déclara que M. Johnston avait été remercié de ses services parce qu'on n'avait plus besoin de lui, et parce qu'il vivait dans l'île, tandis que M. Gillies demeurait sur la terre ferme. L'endroit appelé Red-Island consiste en deux petits lopins de terre à un demi-mille du rivage et sur lesquels personne n'est établi. Voici le texte de la lettre que j'ai déposée l'année dernière contenant la demande de révocation de M. Johnston:

Sydney (C.-B.) 12 février 1912.

A l'hon. J. D. Reid,
Ministre des Douanes,
Ottawa, Canada.

Cher monsieur,—Je vous prie respectueusement de révoquer Martin Johnston faisant fonction d'agent de la douane à Red-Island. Depuis plusieurs années, M. Johnston s'est ingéré abusivement dans la lutte des partis.

Votre, etc.,
J. A. Gillies.

En voici une autre de la même provenance:

L'hon. J. D. Reid,
Ministre des Douanes,
Ottawa.

Cher monsieur Reid,—Martin Johnston, de Red-Island, s'est ingéré très activement dans la dernière élection pour le fédéral, comme aussi dans l'élection pour le provincial, tenue en juin dernier. Cet homme n'exerce pas ses fonctions aux termes d'un décret du conseil. Je demande respectivement qu'il soit remercié de ses services, pour participation abusive à la lutte des partis, et je vous propose la nomination à sa place de Michael L. McNeil, de Hay-Cove (N.-B.).

Je serais reureux d'apprendre que cela doit se faire le plus tôt possible.

Votre, etc.,
J. A. Gillies.

L'affaire fut portée devant M. Duchemin, exécuteur ayant juridiction dans cette partie de la province de la Nouvelle-Ecosse, mais avant que l'exécuteur eût commencé l'aimable besogne qui lui avait été assignée, et opéré la décapitation de ce fonctionnaire, le ministre l'avisa qu'une enquête n'était pas nécessaire, les autorités ayant décidé de destituer M. Johnston parce ce que ses services n'étaient plus utiles. A la question que je lui posai sur le sujet, le ministre répondit:

Nous avons constaté que les services de M. Johnston n'étaient pas utiles à cet endroit.

Je lui demandai alors pourquoi il avait nommé M. Gillies, à quoi le ministre répondit:

Il n'est pas au même endroit. Irish-Cove est sur la terre ferme.

Cela fait voir à quel point le ministre manque de renseignements. De même le commissaire des douanes aurait grandement besoin de se renseigner quelque peu quant aux raisons qui ont provoqué la destitution de Johnston et la nomination de Gillies à sa place. Si le commissaire des douanes a recommandé la nomination de ce nommé Gillies, bien qu'il demeurât à peu près dans la même localité que Johnston et qu'il n'y eût rien là pour occuper l'un ou

l'autre, alors je dis que le commissaire des douanes n'a pas dans cette circonstance rempli son devoir comme il aurait dû le faire, considérant la responsabilité qui lui incombe. Je prie le ministre d'en causer avec son commissaire avant de reprendre la délibération de son budget, et de la source des informations qui l'ont engagé à proposer la nomination de Gillies comme agent douanier à cet endroit.

M. LAW: Comment le ministre se propose-t-il de distribuer cette augmentation de $300,000? Se propose-t-il de relever les appointements des percepteurs de douane ou des agents douaniers, et sera-ce le service intérieur ou le service extérieur qui va en bénéficier?

M. REID: Ce crédit est destiné au service extérieur; la loi déclare que les employés du service intérieur recevront une certaine augmentation annuelle.

La pratique depuis deux ans—et, dans le fait, ç'a été celle de mes prédécesseurs—est que les fonctionnaires du département, le commissaire, avec ceux que cela regarde, soumettent une liste des employés à qui, d'un bout à l'autre du Canada, ils jugent qu'il convient de donner une augmentation, et, règle générale, leurs propositions sont adoptées. Ces hommes connaissent les employés et les conditions dans lesquelles ils travaillent; ils sont mieux que personne en mesure de désigner ceux qui méritent une augmentation de traitement.

M. LAW: Le ministre a-t-il la liste des augmentations pour cette année, la liste à laquelle il a fait allusion?

M. REID: Non, je ne l'ai pas. Une fois les crédits votés, le commissaire dès douanes prépare, avec les fonctionnaires de son bureau, un état indiquant les augmentations proposées pour l'exercice qui va suivre.

M. SINCLAIR: D'après quelles règles ces propositions se font-elles?

M. REID: On ajoute simplement au traitement de cet employé le chiffre de l'augmentation à laquelle on juge qu'il a droit pour l'exercice à venir. Sans doute que parfois on ne peut donner autant que l'on voudrait, par la raison que le crédit est restreint. Divisée entre un si grand nombre d'employés, c'est une somme bien minime.

M. SINCLAIR: N'existe-t-il aucune règle d'après laquelle cette liste est dressée?

M. REID: Ce n'est point comme dans le service intérieur, où la loi elle-même porte à $50 ou à $100 l'augmentation annuelle.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre a nommé aux douanes un grand nombre de fonctionnaires nouveaux depuis dix-huit mois.

M. REID: Il a fallu le faire à cause de la besogne sans cesse croissante.

M. MACLEAN: On nous dit que beaucoup de ces gens-là n'ont pas de quoi s'occuper.

M. REID: Je ne partage pas sur ce point l'opinion de l'honorable député.

M. SINCLAIR: A combien s'élève le nombre de ceux que le ministre a nommés?

M. REID: Le nombre total des nouveaux employés est, je crois, de 768. Il y a eu naturellement de nombreux décès, de nombreuses démissions, des changements aussi, qui ont nécessité de nouvelles nominations. Il faut des employés de plus pour des bureaux nouveaux, pour de nouveaux territoires qu'embrasse le service. Chaque année, le ministère des Douanes voit s'accroître le volume de ses affaires. M. le commissaire me disait l'autre jour que de North-Potal à Coutts, dans l'Alberta, il y a 400 milles de territoire où nous n'avons aucun agent, et qu'il en faudrait un à tous les 25 milles pour la commodité des nouveaux arrivants comme pour assurer la recette.

Le même état de choses existe, je crois, entre Emerson et North-Portal. Le commissaire et les inspecteurs nous ont instamment priés de mettre une patrouille entre Emerson et la Colombie-Anglaise. Ceux qui traversent la frontière dans ces régions ont parfois 50 milles à parcourir pour se rendre à un bureau de douane, de même que pour en revenir, et c'est là un inconvénient grave. De plus, on ne cesse de solliciter le ministère d'ouvrir de nouveaux bureaux dans les régions centrales de l'Ouest, et il est difficile de toujours se rendre à ces demandes. Nous en ouvrons un dans le moment en un lieu appelé Wainwright. De Saskatoon à Edmonton, distance de 400 ou 500 milles, nous n'en avions pas du tout. Même avec cela, les bureaux sont à cinquante milles les uns des autres. L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) avait, je crois, l'année dernière, demandé qu'il y en eût un à Edson. C'est mon intention d'ouvrir un bureau dans cette localité.

M. OLIVER: Est-ce qu'il n'est pas encore ouvert?

M. REID: Notre intention est qu'il y en ait un dans cette localité, et je crois qu'Edson est le seul endroit qui convienne. Celui d'Athabaska-Landing date d'une année environ.

M. OLIVER: Edson est certainement tout désigné, et ce serait un crime de mettre ce bureau ailleurs.

M. KYTE: Quel est le sens des mots " nonobstant les dispositions de la loi du service civil ", qui accompagnent cet item?

M. REID: C'est pour nous permettre de payer des heures supplémentaires à ceux qui sont proposés aux débarquements. Règle générale, ils reçoivent $850 par année. Leurs heures de bureau sont de huit à six pendant le jour; mais il arrive très souvent qu'ils aient à travailler jusqu'à onze heures, ou même minuit, et, en ce cas, il leur est donné trente cents par heure supplémentaire. A défaut de cette réserve, il nous serait impossible de leur payer ces heures qu'ils font en sus de la journée ordinaire.

M. LAW: J'ai appelé l'attention du ministre sur la nomination qu'il a faite de deux agents à Yarmouth, avec traitement de $1,000 par année, alors que nous avons trois employés de premier ordre, les douaniers Churchill, Potvin et Kirk, qui reçoivent $850 seulement, outre les heures supplémentaires.

J'espère que le ministre étudie la question et qu'il leur allouera une augmentation de traitement qui les mettra sur le même pied que leurs deux collègues nouvellement nommés.

M. REID: Churchill a reçu $850 de traitement et $150 pour heures supplémentaires, Potvin a reçu $850 de traitement et environ $100 pour heures additionnelles et Kirk a touché $800 et $100 pour heures supplémentaires.

M. LAW: Mais les autres fonctionnaires qui ont été nommés au traitement de $1,000, c'est-à-dire Rogers et Boyd, sont aussi payés pour du travail supplémentaire.

M. REID: Rogers ne paraît pas avoir touché le prix d'aucune heure supplémentaire. Boyd a touché de ce chef, $23.40.

M. LAW: Les trois anciens employés sont des fonctionnaires de premier ordre, et il ne me paraît pas juste que des nouveaux venus touchent un traitement plus élevé que le leur, alors qu'ils ont rempli leur fonctions pendant des années à la satisfaction du public et du ministère. Je n'ai rien à dire contre ceux qui ont été nouvellement nommés et $1,000 est un assez faible traitement.

M. REID: J'admets que le traitement de ces agents est bien peu élevé. Ceux d'Ontario et des provinces à l'Est touchent $850 et ils ont en plus ce que leur rapportent les heures supplémentaires. Ceux qui ont leur besogne dans le bureau où le public s'adresse et qui y remplissent les fonctions de commis sont nommés à un traitement un peu plus élevé, environ $1,000, parce qu'ils ne leur est pas alloué d'heures supplémentaires. Je serais surpris que ces deux nouveaux employés fussent employés à la même besogne que les douaniers qui attendent l'arrivée des voyageurs et qu'il leur fût alloué autant d'heures supplémentaires.

M. LAW: Boyd attend l'arrivée des vapeurs tout comme les autres et gagne l'allocation d'un certain nombre d'heures supplémentaires. Quand les paquebots quotidiens arrivent de Boston à six heures, ils amènent parfois jusqu'à six cents passagers et tous les officiers de douane, à part peut-être le percepteur, se rendent au quai pour aider à passer en revue les arrivants. Ils gagnent leur traitement.

M. REID: Boyd a reçu $23.40 pour heures supplémentaires. Les heures supplémentaires sont divisées entre ceux qui sont chargés d'attendre au débarcadère, à moins que, pour quelque motif spécial, l'un d'eux ne soit empêché, ou qu'il faille la présence d'un fonctionnaire additionnel.

M. LAW: Boyd était en fonctions à l'arrivée des bateaux comme tous les autres qui ont à attendre l'heure de la marée haute. De fait, le commis de bureau et les trois officiers ne peuvent passer en revue cinq cents personnes et les libérer en une heure ou une heure et demie, de façon à pouvoir se rendre à l'arrivée du train de neuf heures, qui vient de Yarmouth.

M. REID: Le rapport annuel préparé par M. Smith Harding, le percepteur, indique que Boyd est employé dans le bureau où le public s'adresse. S'il arrive qu'on ait besoin d'un officier additionnel il est emprunté à ce bureau. Si l'honorable député veut bien jeter un coup d'œil sur la liste des fonctionnaires de sa province il verra que les appointements des douaniers chargés de la surveillance des débarcadères sont d'environ $850 à $900. Je crois qu'on devrait les payer davantage. Mais si le traitement de chacun d'eux était augmenté seulement de $100, cela entraînerait une dépense additionnelle totale de $400,000.

M. A. K. MACLEAN: De combien le présent item a-t-il été augmenté depuis que le ministre est entré en fonctions.

M. REID: Le crédit que j'ai fait voter la première année—il avait été fixé par mon prédécesseur—était de $200,000 et de $100,000 dans le budget supplémentaire.

M. MACLEAN: De combien ceux de l'année dernière dépassaient-ils ceux de l'année antérieure?

M. REID: $400,000.

M. A. K. MACLEAN: De sorte que l'augmentation du chiffre de cet item, depuis l'arrivée de l'honorable ministre aux affaires, est de près de $1,000,000.

M. REID: Ce n'est pas là représenter les choses équitablement. Vous ne pouvez pas prétendre que cela constitue une augmentation. Les traitements grossissent chaque année et ils iront ainsi en augmentant chaque année.

M. A. K. MACLEAN: Je suppose qu'un certain nombre d'employés des douanes sont morts et que d'autres les ont remplacés, en commençant au bas de l'échelle du traitement que recevaient ceux qui sont décédés? Je crois simplement que les frais d'administration du service extérieur, aux douanes, augmentent très rapidement.

Dans la Nouvelle-Ecosse seulement—je n'ai pas devant moi la preuve de ce que je vais dire, mais je sais qu'elle existe—il y a eu des nominations inutiles à la douane et les appointements de ces employés inutiles doivent s'élever à $25,000 ou à $30,000. Dans beaucoup des ports de moindre importance de la province, on a nommé des gens par pure faveur politique, j'en suis convaincu. Je connais une personne qui a été nommée au service des douanes, dans le comté de Lunenburg, au traitement de $1,000 ou de $1,200 et cet employé n'a rien à faire et n'aura rien à faire pendant plusieurs années à venir.

M. REID: Quel est son nom?

M. MACLEAN: Il s'appelle M. Mark. Je crois qu'il n'a été nommé que par favoritisme politique. La nomination de M. Henley, comme agent douanier, n'était pas nécessaire non plus, je crois, et il y en a eu d'autres de même nature dans le comté de Amherst. Je crois que le député de Cumberland (M. Rhodes) me corroborera en ceci.

M. RHODES: Je ne puis laisser passer, sans les relever, les paroles de l'honorable député. Je puis affirmer que le seul officier de douane qui n'a pas donné pleine valeur pour le traitement qu'il a touché, se trouve être celui que je pourrais appeler un des piliers du libéralisme dans le comté de Cumberland; et il a été nommé par l'ancienne administration. A l'époque de sa nomination il avait, je crois, 65 ans. Il devint impotent il y a environ un an et fut presque confiné chez lui, mais plutôt que de lui créer de l'embarras il lui a été permis de retirer son traitement jusqu'à sa mort, qui est survenue il y a quelques semaines. C'est le seul cas où de l'argent qui n'avait pas été gagné a été déboursé, et certainement que ces messieurs de l'opposition ne devraient pas s'en plaindre. Il y eut deux nominations à la douane dans la ville d'Amherst, l'an dernier, et je sais qu'elles ont été faites à la suite du rapport d'un inspecteur des douanes, sans que j'aie pressé la chose. J'ai eu l'avantage de pouvoir recommander deux personnes pour remplir ces situations, mais la nécessité des emplois a surgi de l'augmentation du trafic dans le port en question. Je ne crois pas que le député d'Halifax puisse désigner un seul emploi qui soit du à la faveur politique et qui ne fût pas justifié par la nécessité.

Je me rappelle une nomination faite dans l'île Spencer, dans mon comté. Cet officier ne percevra peut-être que peu d'argent, mais par contre il empêchera beaucoup de contrebande, qui a existé, à cet endroit, dans le passé, s'il faut en croire la rumeur. Sa nomination a été faite sur la recommandation de l'inspecteur Broak qui s'est aperçu, en passant par là, que cet endroit était propice aux contrebandiers. Je ne doute pas qu'il n'en soit ainsi sur plusieurs points de la Nouvelle-Ecosse. Je me permettrai de dire à mon honorable ami, que s'il prend le comté de Cumberland comme exemple d'un comté où il s'est fait des nominations inutiles, il a mal choisi son sujet, du moins à son propre point de vue.

M. BOULAY: Monsieur le président, si j'ai bien compris la discussion qui vient d'avoir lieu entre le député de Richmond (M. Kyte) et l'honorable ministre des Douanes, il s'agirait de la destitution de l'un de leurs amis qui a été remplacé purement et simplement par un des nôtres. Les honorables membres de la gauche n'ont pas lieu de se scandaliser de ce qui arrive aujourd'hui, ce sont des petits incidents de la politique. Qu'ils se reportent à quelques années en arrière, c'est-à-dire après 1906, et ils se rappelleront qu'il y a

eu des scandales de ce genre beaucoup plus considérables que celui-là. Pour en illustrer un cas, je citerai celui de M. T. B. Cook qui fut mis à la retraite à l'âge de 46 ans pour être remplacé par un M. Palmer qui en avait 61. Lorsque l'opposition d'alors demandait des explications au Gouvernement, pour savoir pourquoi on avait destitué M. Cook, on lui répondait que c'était parce qu'il était trop vieux, et cependant on l'avait remplacé par un homme qui avait quinze ans de plus que lui.

Il me semble que le cas cité par l'honorable député de Richmond n'est pas aussi grave que celui-là et qu'il aurait pu se dispenser d'en parler.

M. KYTE: Je prierais le ministre de me dire, à la reprise de la discussion de ses crédits, qui a été nommé douanier en remplacement de Lawrence Gerrior, décédé.

M. A. K. MACLEAN: Il est entendu que nous pourrons, en discutant l'item suivant, revenir sur celui-ci.

M. REID: Oui.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

Sur motion de M. Rogers, la séance est levée à onze heures un quart du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Vendredi, 20 février 1914.

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

PREMIERE LECTURE

De cinq projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 78), déposé par M. Fisher, concernant le brevet de la compagnie Auto Wheels, Limited.

Le 2e (bill n° 79), déposé par M. Middlebro, autorisant la Bruce Peninsula Railway Company.

Le 3e (bill n° 80), déposé par M. W. H. Sharpe, concernant la Canadian-Northern Railway Company.

Le 4e (bill n° 81), déposé par M. H. Clark, autorisant The Canadian Press Association.

Le 5e (bill n° 82), déposé par M. Green, concernant The Kettle Valley Railway Company.

[M. Boulay.]

RAPPORT.

M. FOSTER dépose la statistique criminelle pour l'exercice expiré le 30 septembre 1912. (Annexe au rapport du ministre du Commerce, pour l'année 1912.)

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LES COMPAGNIES DE PRETS.

L'hon. G. H. PERLEY (au nom du ministre des Finances) demande à déposer un bill (n° 83) concernant les compagnies de prêt.

—Ce bill ressemble à celui qui est déjà déposé, concernant les compagnies de fiducie. L'objet en vue est d'assurer l'uniformité dans les chartes de ces compagnies. Il y a dans le bill une disposition concernant la vérification obligatoire et l'envoi de rapports au ministre des Finances. Notre attention est de renvoyer ce bill devant le comité des banques et du commerce, de même que celui qui concerne les compagnies en fiducie, afin que tous deux puissent être étudiés concurremment.

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

ASSOCIATION CANADIENNE DU CENTENAIRE DE LA PAIX.

M. W. G. WEICHEL (Waterloo-nord): Je désirerais savoir du premier ministre si le Gouvernement a l'intention d'accorder de l'aide à l'association canadienne du centenaire de la paix. Cette association provoque un vif enthousiasme dans tout le pays et je considère que ses louables efforts dans l'intérêt de la paix internationale méritent d'être encouragés.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Le 5 juin 1913, une question à peu près semblable était posée par l'honorable député de Welland (M. German), qui portait un vif intérêt à cet important sujet. L'association canadienne du centenaire de la paix avait à ce moment plus d'un an d'existence et, sous la présidence de sir Edmund Walker, de Toronto, elle avait fait un travail préparatoire très important. Voici ce qu'entre autre chose j'ai dit à cette occasion:

Bien que l'association canadienne du centenaire de la paix n'ait aucun caractère officiel, le Gouvernement approuve fortement le but qu'elle se propose d'atteindre qui est de travailler à assurer l'harmonie et la paix entre les nations du monde. Le Gouvernement est disposé à accueillir favorablement toute proposition comportant une contribution comme celle qui est mentionnée dans la question, pourvu que les autres pays intéressés prennent quelques dispositions semblables.

L'attitude du Gouvernement sur cette question est encore la même aujourd'hui. Il est même disposé à aller plus loin. La tâche que l'association canadienne du centenaire de la paix et que les associations de même nature du Royaume-Uni et des Etats-Unis se sont imposée mérite certainement toutes nos sympathies. C'est à la louange de l'humanité que pendant un siècle de développement rapide, en dépit de graves problèmes internationaux, l'Empire britannique et les Etats-Unis aient trouvé des moyens plus sages et plus humains de régler leurs différends que de recourir aux armes. Nous saluons tous l'avènement de ce siècle de paix et nous espérons qu'il ne sera que le premier et l'avant-coureur d'une longue série de siècles de paix, s'étendant aussi loin qu'il est permis aux aspirations humaines de pénétrer dans l'avenir.

Le Gouvernement est informé que durant les huit ou neuf mois écoulés depuis nos dernières remarques, l'association en question a fait un travail d'organisation considérable. Un secrétaire chargé de l'organisation a été nommé; des bureaux ont été ouverts et les centres les plus importants ont été visités; tous les préparatifs nécessaires à une célébration digne de l'occasion ont été faits pour l'an prochain. Nous avons constaté avec un vif plaisir que le secrétaire, M. E. H. Scammell, annonce que les nombreuses localités qui ont été visitées ont chaleureusement répondu aux invitations de l'association. D'importants comités ont été formés et la presse a rendu de grands services; l'opinion publique manifeste un vif intérêt à la question et paraît sympathiser fortement avec les efforts de l'association. Je crois savoir qu'un travail analogue a été accompli en Angleterre et plus particulièrement aux Etats-Unis. Je suis informé qu'un projet de loi ayant pour objet d'approprier une certaine somme à la célébration du centenaire est actuellement déposé devant le Congrès américain.

En réponse à mon honorable ami, le député de Waterloo-nord (M. Weichel), je dirai que le Gouvernement se propose, sujet à l'approbation du Gouverneur-général, de demander dans le budget supplémentaire qui sera déposé dans le cours de la présente session, un crédit de $25,000 pour faire face aux dépenses préliminaires encourues par ce travail d'organisation.

Sir WILFRID LAURIER: Tout ce qui tend à assurer le maintien de la paix entre le Canada et les Etats-Unis doit nécessairement recevoir l'accueil le plus favorable du Gouvernement et du Parlement du Canada. L'honorable premier ministre admettra peut-être que le développement de nos relations commerciales avec les Etats-Unis pourrait aussi contribuer à assurer le maintien de la paix.

M. FOSTER: C'est ce que nous faisons tous les jours.

M. BORDEN: Du point de vue des Etats-Unis, nos relations commerciales avec ce pays sont certainement excellentes, car nos importations américaines augmentent d'année en année.

LA FRANCHISE POSTALE.

M. LEMIEUX: Il y a quelques années, lorsque j'étais à la tête du département des Postes, les membres de la tribune des journalistes s'adressèrent à moi pour obtenir le privilège d'expédier leur courrier, franc de port et de recevoir leurs lettres et leurs journaux dans les mêmes conditions. J'ignore quels sont au juste les changements qui ont été faits récemment, mais je suis informé qu'on a refusé à certains membres de la tribune des journalistes le privilège de recevoir leur courrier franc de port. Je désirerais savoir si des changements ont été opérés par le département des Postes et quels sont ces changements, s'il en a été fait.

M. PELLETIER: La question est absolument nouvelle pour moi. Les membres de la tribune des journalistes sont certains d'être toujours cordialement accueillis, quand ils s'adressent à moi. Je prendrai des renseignements; les plaintes des journalistes seront écoutées et leurs griefs redressés.

COMMISSION DES TAUX DE TRANSPORT OCEANIQUE.

Sir WILFRID LAURIER: Je désirerais savoir du ministre du Commerce si le rapport de M. Drayton, de la commission mixte chargée d'étudier la question des taux de transport océanique, a été déposé sur le bureau de la Chambre.

M. FOSTER: Le rapport a été soumis par M. Drayton et j'en ai fait préparer un certain nombre de copies pour les distribuer aux membres de la Chambre. Je pensais que ces copies avaient été déposées sur le bureau; si le dépôt n'est pas encore fait, je verrai à ce qu'il soit fait à la prochaine séance.

EXPORTATION DU PETROLE.

L'hon. J. D. REID (ministre des Douanes) demande que la Chambre se forme en comité pour étudier la résolution suivante:

Qu'il est expédient de modifier la loi des exportations, chapitre 50 des Statuts revisés, 1906, afin de donner au Gouverneur en conseil le pouvoir de prohiber l'exportation du pétrole cru ou en partie raffiné, provenant des territoires appartenant à Sa Majesté, pour l'usage du Canada, et situés dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, de la Colombie-Anglaise, ou dans les territoires du Nord-Ouest ou du Yukon.

M. REID: Il existe déjà des règlements faits par le Gouverneur en conseil concernant le pétrole et le gaz naturel.

Sir WILFRID LAURIER: Quand ces règlements ont-ils été faits?

M. REID: D'abord, le 11 mars 1910; ils ont été ensuite modifiés et rétablis le 10 mars 1911, le 12 août 1911, et le 16 octobre 1913. Nous avons constaté que nous ne pouvions pas introduire dans ces règlements la prohibition de l'exportation du pétrole et qu'il fallait pour cela une loi spéciale. Pour conférer au Gouvernement le pouvoir nécessaire, nous demandons d'ajouter une disposition à la loi des exportations, qui se trouve dans les Statuts revisés de 1906.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de nous expliquer la nature de la résolution de 1906?

M. BORDEN: Je crois me rappeler assez bien la question. Depuis quelques années, le Gouvernement a fait des règlements concernant la concession de privilèges, pour la production du pétrole, dans les provinces de l'Ouest. Cette question remonte à 1910 et peut-être plus loin. Depuis un an, elle a été l'objet de nouvelles études. De nombreuses plaintes nous sont parvenues de différents quartiers; on nous a représenté que des modifications étaient nécessaires, vu que les règlements faits en premier lieu visaient presque exclusivement la houille et les autres minéraux et que la production du pétrole, dans les autres pays, se fait dans des conditions bien différentes de celles qui existent ici, pour la production de la houille et des autres minéraux. La question a été étudiée à fond par le spécialiste du département de l'Intérieur, auquel ce soin est particulièrement assigné. Il s'est renseigné sur les règlements en vigueur dans les autres pays—dans les Antilles, au Mexique, en Egypte, dans les Indes et ailleurs. Après avoir soigneusement étudié ces règlements, nous avons décidé d'apporter certains changements aux nôtres. C'est ce qui a été fait.

A ce propos, nous avons étudié la question de savoir s'il ne serait pas sage, dans certaines circonstances qui sembleraient justifier ce procédé, d'autoriser le ministre de l'Intérieur à interdire l'exportation du pétrole. On a constaté que le ministre de l'Intérieur n'était pas autorisé à faire un pareil règlement sous l'empire de la loi actuelle. Si en aucun temps il devenait nécessaire, dans l'intérêt public, d'interdire absolument ou en partie l'exportation du pétrole, il faudrait pour cela une autorisation spéciale du Parlement.

Sir WILFRID LAURIER: L'objet du bill est simplement de faire cesser tout doute quant aux droits du ministre de l'Intérieur d'interdire l'exportation du pétrole?

M. BORDEN: Exactement.

M. OLIVER: Dans quelles circonstances se propose-t-on d'exercer ce droit? Autrement dit, quelle sera, dans la pratique, l'utilité de cet amendement.

M. BORDEN: Mon honorable ami pose une question à laquelle je ne puis pas donner une réponse bien définie dans le moment, et je dois me borner à dire que le droit que nous réclamons ne sera exercé que dans les cas d'extrême gravité, s'il devenait nécesaire, dans l'intérêt, non seulement du Canada mais de toutes les possessions britanniques, d'interdire l'exportation du pétrole. Nous n'avons ni l'intention ni l'expectative de faire un usage immédiat ou prochain de ce droit.

Les changements apportés aux règlements ont pour objet d'encourager plus effectivement la production du pétrole dans l'Ouest et de permettre l'exploitation de cette industrie dans des conditions plus avantageuses que par le passé. La partie la plus importante de la résolution est celle qui concerne le nouveau pouvoir demandé par le ministre. Mon honorable ami comprend comme moi qu'il peut se présenter des cas où il y aurait tout avantage à exercer un pareil pouvoir.

M. OLIVER: Nous ne discutons pas en ce moment les règlements concernant la production du pétrole, mais un amendement à la loi pour permettre au Gouvernement d'interdire l'exportation de ce produit.

Il s'agit assurément d'un pouvoir extraordinaire; l'industrie du pétrole n'est en-

core qu'à ses débuts dans ce pays et il me semble que le Gouvernement, avant de demander au Parlement de lui conférer de pareils pouvoirs, devrait expliquer clairement quel est son but en agissant ainsi et faire savoir les limites dans lesquelles il se propose d'exercer ce pouvoir. Je ne demande pas que les restrictions soient mentionnées dans la loi, mais je considère qu'il n'est que juste, envers la Chambre et le pays, de donner des explications, des déclarations complètes et de prendre des engagements formels sur ce point.

M. BORDEN: Le Gouvernement n'a jamais songé à exercer ce pouvoir pour des fins commerciales ou industrielles. Le mobile de notre action est qu'il peut se présenter, plus tard, des circonstances dans lesquelles il serait non seulement à propos, mais très important pour la sécurité de l'Empire, en général, d'avoir un gouvernement investi de pareils pouvoirs.

M. OLIVER: J'espère que la Chambre me pardonnera mon insistance, car il s'agit d'une question qui intéresse directement la circonscription que je représente et quelques autres parties de l'Alberta. En réalité, pour le présent du moins, le projet en question ne vise que l'Alberta. Je concède volontiers qu'il peut se présenter des circonstance d'une portée nationale ou mondiale qui justifieraient le Gouvernement d'exercer une autorité comme celle dont il désire être investi. Mais n'ayant aucun capital engagé dans les opérations, assez problématiques pour le moment, des exploitations pétrolifères, je puis dire que cette industrie, qui comporte actuellement un assez fort élément de risques, a besoin de capitaux et que ces derniers sont assez difficiles à obtenir.

Je suis porté à croire qu'une disposition comme celle qu'on veut introduire dans la loi aura pour effet de rendre les capitalistes moins bien disposés envers ces entreprises. C'est pour cette raison que je dis que le Gouvernement serait bien inspiré s'il nous donnait des explications plus précises que celles qu'il nous a fournies jusqu'à présent. Mon honorable ami peut être certain que je ne soupçonne pas du tout la droiture de ses intentions. Mais, pour des raisons matérielles très graves, je lui demande d'expliquer plus clairement pourquoi il réclame ce pouvoir arbitraire et de bien préciser les limites dans lesquelles le Gouvernement se propose de l'exercer.

M. BORDEN: Mon honorable ami comprend que si un pouvoir aussi arbitraire est jamais exercé, ce ne peut être que dans les cas les plus graves et seulement parce que le pétrole peut être employé à des fins comme celles que j'ai mentionnées il y a un instant. Je n'ai pas besoin d'expliquer que si le Gouvernement se trouvait jamais dans l'obligation de recourir à de pareils procédés et de paralyser ainsi toute une industrie, c'est-à-dire que si, sous l'empire de cette loi, les intérêts des particuliers étaient lésés, le Gouvernement serait tenu de les indemniser.

Sir WILFRID LAURIER: Je me permettrai de faire observer à l'honorable premier ministre que la raison qu'il donne n'est pas satisfaisante. Le Gouvernement demande à être autorisé à faire, par décret ministériel, ce qui ne doit être fait que par une loi du Parlement. Quand nous sommes invités à conférer un pareil pouvoir, il n'est que juste qu'on nous donne les raisons qui ont porté le Gouvernement à le demander. Les explications données par le premier ministre ne me font pas voir les relations qui existent entre cette résolution et le chapitre 50 des Statuts revisés.

La loi en question ne permet pas d'interdire l'exportation d'un produit quelconque, mais seulement de frapper d'un droit d'exportation certains produits comme le bois de construction et les minerais. La raison d'être de cette loi est très apparente; elle avait pour objet de nous protéger contre les dispositions que les Etats-Unis pourraient prendre à notre égard. A une certaine époque, on supposait que, dans le but de protection, il pourrait être nécessaire d'imposer un droit d'exportation sur le bois de construction exporté à l'état brut aux Etats-Unis; nous avons cru qu'il était prudent de prendre les mêmes précautions à l'égard du nickel. Aujourd'hui, mon honorable ami voudrait se faire autoriser, non pas à frapper le pétrole d'un droit d'exportation, mais d'en interdire absolument l'exportation, dans certaines circonstances qu'il a expliquées.

Il a avancé une raison que j'ai comprise, je crois, mais que je ne désire pas débattre longuement, aujourd'hui. Il a laissé entendre que, dans le développement de la défense navale, le pétrole peut devenir un article de guerre et que, pour ce motif, le Gouvernement agirait sagement en prohibant l'exportation de cette marchandise. Si c'est bien là le motif réel, le problème se présente sous un autre aspect, mais, à moins que je ne fasse erreur, le Gouvernement a toujours le pouvoir d'empêcher, en temps de guerre, l'exportation de tout ce qui peut

servir à l'ennemi. Je n'ai pas récemment rafraîchi ma mémoire sur ce point, mais je crois ne pas me tromper, en parlant ainsi que je le fais maintenant. Si tel est le but qu'on se propose d'atteindre ou quel qu'il soit, j'estime que la Chambre a le droit de savoir pourquoi on cherche à faire adopter une mesure semblable à celle-ci—qui est, pourtant, absolument étrangère à l'idée que nous nous formons du régime parlementaire. Le très honorable premier ministre demande simplement qu'on investisse le Gouvernement d'un pouvoir qui devrait appartenir au Parlement, au Parlement seul, et les explications qu'il a fournies sont loin d'être absolument satisfaisantes, selon moi.

M. BORDEN: Je ne puis certainement pas souscrire à l'opinion que mon très honorable ami vient d'énoncer, parce que le pouvoir que le chapitre 50 de nos Statuts, adopté il y a déjà plusieurs années, ne diffère de celui-ci en aucune façon. Il y a plus, le chapitre 50 donne le pouvoir de prohiber absolument l'exportation de certaines marchandises. Il saute aux yeux qu'il peut surgir un certain état de choses où il deviendra excessivement important non seulement d'exercer ce pouvoir, suivant les données que mon très honorable ami a mentionnées, mais encore de défendre l'exportation de l'huile d'une certaine qualité et destinée à certains usages à un pays quelconque, bien qu'il arrive que ce dernier pays ne soit pas en guerre avec l'empire dont nous formons une partie. Le but, dans ce cas-là, serait de conserver, dans les limites de l'empire, l'approvisionnement de cet article particulier pour des fins de défense. Pour ce motif, et aussi tenant compte des représentations qu'on nous a faites sur l'importance de cette question, nous demandons au Parlement d'accorder au Gouvernement, non pas le pouvoir d'intervenir d'une façon ou d'une autre, dans les opérations commerciales de leur nature, mais à seule fin d'être en état d'agir lorsque, par suite d'un état de choses très sérieux, la prohibition de l'exportation de cet article pourrait revêtir une importance sérieuse pour l'empire.

Sir WILFRID LAURIER: Le seul article de consommation dont ce statut défend l'exportation est le gibier; les deux autres objets de consommation mentionnés sont le bois marchand et le minerai. Le but de cette mesure apparaît à la face même du statut dont l'article 2 est ainsi conçu:

[Sir Wilfrid Laurier.]

Le conseil des ministres peut, si un pays quelconque maintenant ou plus tard impose un droit sur les articles mentionnés à la cédule A de ce statut, ou sur aucun de ces derniers, lorsqu'importés dans aucun tel pays du Canada, par proclamation publiée dans la "Gazette du Canada", déclarer un droit d'exportation sur les billes et le bois à pulpe.

Mon très honorable ami, sans fournir la moindre bonne raison au Parlement et dans des circonstances dont les honorables ministres doivent être les seuls juges, demande qu'on autorise le Gouvernement de prohiber l'exportation du pétrole. Du fait que des pouvoirs d'une nature plutôt vague sont accordés au Gouvernement découle naturellement la possibilité pour les ministres de se dérober, en invoquant des règlements surannés ou la certitude qu'on n'abusera pas de ces pouvoirs, mais si notre loi doit contenir une exception semblable, nous avons raison de demander quels sont les motifs que l'on peut invoquer en faveur de l'exercice de ce pouvoir.

M. BORDEN: Ce que j'ai dit à mon très honorable ami, au sujet de l'exercice projeté de ce pouvoir, représente absolument les vues du Gouvernement. Je tiens compte de ce qu'il a dit au sujet de l'amplitude de cette autorité. Celle-ci est considérable, parce que nous avons cru qu'il était nécessaire d'exprimer ce pouvoir dans des termes substantiels. Je proposerais qu'on approuve la résolution telle qu'elle est. Je prierai l'honorable ministre des Douanes et l'honorable ministre de l'Intérieur d'utiliser les dispositions dont ils peuvent déjà se prévaloir et sur lesquelles est basé ce projet de loi au sujet duquel on a soumis des représentations sérieuses, pour s'assurer si l'on ne peut pas édicter des conditions qui nous permettraient de rencontrer même de plus près les vues exprimées par mon très honorable ami.

Sir WILFRID LAURIER: Dans ce cas et à cette condition, il n'existe plus d'empêchement à l'adoption de cette résolution, et nous pourrons reprendre le débat lorsque ce projet de loi subira sa 2e lecture.

M. SINCLAIR: Je désirerais savoir pourquoi cette prohibition se limite au pétrole obtenu dans les possessions de Sa Majesté le roi. S'il devient nécessaire d'appliquer ce règlement dans le but de maintenir la défense du pays, ne devrons-nous pas avoir le pouvoir de prohiber l'exportation du pétrole de tous les points du Canada où l'on trouve des puits à pétrole?

Si je ne me trompe, de toutes les provinces du Canada c'est celle d'Ontario qui produit la plus grande quantité de pétrole.

M. BORDEN: Je n'ai pas étudié bien à fond les termes de la résolution, mais, considérant les fins que j'ai expliquées au comité, je crois qu'on doit attacher une certaine importance à l'observation faite par mon honorable ami. Je consentirais à laisser la résolution telle quelle, ou à en biffer tous les mots après le mot "pétrole" et à la laisser adopter ainsi modifiée, auquel cas elle aurait une portée plus grande, ce que l'honorable député de Guysborough nous conseille aussi pertinemment de lui donner.

M. KNOWLES: La ville où j'habite a eu récemment la bonne fortune de découvrir des sources de pétrole, et c'est ce qui m'a engagé à porter attention à ces règlements. J'aimerais signaler au ministre de l'Intérieur un détail malheureux que je relève dans les règlements présentement en vigueur. En payant la somme nominale de $5, quiconque peut, qu'importe qu'il ait ou non l'intention d'exploiter réellement un puits, se rendre à un bureau des terres fédérales et y retenir trois sections de terre. Maintenant que la question se présente sous une forme pratique, je crois que le Gouvernement devrait mettre à l'étude l'opportunité de faire observer des règlements plus pratiques au point de vue de l'administration de cette division du ministère de l'Intérieur. Je crois qu'il est tout à fait déplacé qu'une personne quelconque, riche ou pauvre, puisse, en payant $5 et en présentant une requête embrassant trois sections de terre, empêcher, dans un but de spéculation, un homme qui veut réellement se livrer à une exploitation de cette nature d'atteindre ce but. Mon impression personnelle—bien que je n'aie pas étudié tous les détails de cette question—c'est que l'exercice des droits se rapportant au gaz et au pétrole—surtout ce dernier—devrait être de nature à ce qu'on ne tînt compte de ces requêtes qu'au cas où le département possèderait la preuve suffisante de la bonne foi du requérant. Il faudrait, si cela était nécessaire, déposer un montant d'argent considérable—une somme minime ne serait pas de mise dans une affaire de cette importance—pour démontrer que l'intéressé veut réellement traiter affaires, ce qui exclurait, dans une mesure très large, les manœuvres de ceux qui tentent de faire inscrire des requêtes demandant trois sections de terre couvrant à peu près 2,000 acres. M'est avis que le ministre devrait arrêter un plan quelconque qui mettrait fin aux opérations de ces gens-là et qui reconnaîtrait, en même temps, la bonne foi des personnes qui veulent exploiter ces sources de pétrole. L'honorable représentant d'Edmonton (M. Oliver) a commis une erreur déplorable, lorsqu'il a dit que sa région était la seule qui fût intéressée à cette question. A Moosejaw, nous avons dépensé $35,000 au creusement d'un puits et, cherchant du gaz, nous avons trouvé du pétrole. Ce dernier n'est pas venu en très grande quantité, mais il n'y a pas le moindre doute qu'on peut en trouver abondamment dans les environs. Après avoir dépensé plus de $35,000 à creuser jusqu'à une profondeur de 3,010 pieds, nous avons constaté que la section même sur laquelle nous avions travaillé, était couverte par la requête d'une certaine dame dont le mari, un homme très respectable, sans doute, allait profiter des règlements en vigueur. Cet homme est un de mes amis et il est encore un de mes clients, mais je suis opposé à tout règlement qui permet des procédés de cette nature. La ville de Moosejaw à dû envoyer son avocat et d'autres personnes influentes à Ottawa même, dans le but de faire en sorte que le Gouvernement protégeât ceux qui avaient dépensé ainsi $35,000, si l'on trouvait du pétrole à cet endroit. Du moment que l'on parla de la découverte du pétrole, à Moosejaw, des douzaines et des douzaines de personnes, filles et garçons compris, ont dépensé $5 pour obtenir un titre à une partie du terrain embrassé par ces trois sections. Loin de moi l'idée de blâmer ces gens-là, car les règlements les autorisaient à agir ainsi qu'ils l'ont fait, mais j'estime que l'on devrait modifier les règlements en question.

M. ROCHE: Les faits se sont passés de la façon dont l'honorable député vient de parler. Ces anciens règlements stipulaient qu'une personne pourrait obtenir une concession pour trois parties de terrain en payant un droit de concession qui représentait $5. Il lui était alloué trente jours pour acquitter son loyer de la première année. L'honorable député ignore-t-il que tout cela a été changé?

M. KNOWLES: Voilà ce que j'ignorais.

M. ROCHE: Les règlements ont été modifiés récemment. Il s'est produit une sensation considérable, surtout dans le pays de Calgary, lorsque nous avions suspendu la mise en vigueur du règlement durant un

certain temps, ce qui eut pour résultat d'empêcher les spéculateurs d'agir. La concession devenait caduque automatiquement, si ce loyer n'était pas acquitté. Les intéressés se sont rendus en foule au bureau des terres pour obtenir la réinscription de leurs permis; ils ont dû payer encore $5 et ils obtinrent un autre délai de trente jours. J'ai donc suspendu la mise en vigueur des règlements, au mois de décembre, et quelques-uns de ceux qui furent lésés, dans le sens spéculatif du mot, ont lu et relu les règlements imprimés pour constater combien durement ils avaient été traités. On a modifié ces règlements de façon à se débarrasser, dans la plus large mesure possible, des spéculateurs dont je parle; aujourd'hui, outre ce droit de concession de $5 que le requérant doit acquitter, celui-ci est encore obligé de déposer, en même temps, la somme qui représente son loyer de première année. Cela nous débarrassera d'un grand nombre de requêtes faites ainsi dans un but de spéculation. Autant que mes souvenirs me permettent d'en juger, je crois, contrairement à ce que l'honorable député a dit, le puits particulier dont il a parlé n'a pas été couvert des requêtes de gens qui se prévalaient des anciens règlements. Mon idée, c'est qu'il s'agissait de certains lots vendus depuis longtemps au chemin de fer Canadien du Pacifique et, ainsi que mon honorable ami le sait, les achats faits en ce temps-là, par le Canadien du Pacifique, entraînaient avec eux les droits miniers. Mais, lorsque le Canadien du Pacifique a revendu ses terrains, il ne s'est pas départi de ses droits miniers. La ville de Moosejaw acheta d'un tiers, croyant que cette acquisition assurait les droits miniers. Elle trouva du pétrole et elle constata alors que son titre ne comportait pas les droits miniers qui restaient la propriété du Canadien du Pacifique. On a remédié, jusqu'à un certain point, à l'anomalie mentionnée par l'honorable député, en insérant au statut une disposition qui décrète le paiement du loyer pour la première année, lorsque la requête est présentée.

M. KNOWLES: Quand les règlements ont-ils été modifiés?

M. ROCHE: Il y a un mois environ.

M. KNOWLES: Je suis surpris d'apprendre cela; je me suis adressé personnellement à différents fonctionnaires, depuis mon arrivée à Ottawa, c'est-à-dire, depuis trois semaines.

[M. Roche.]

M. ROCHE: Je déposerai, demain, sur le bureau, une copie de ces règlements.

M. KNOWLES: Le ministre n'est pas tout à fait exact dans le renseignement qu'il nous donne au sujet de cette affaire de Moosejaw, et il faut s'y attendre vu qu'il a un très grand département. Les terres du Canadien du Pacifique que la ville de Moosejaw possédait furent données, à l'origine, à cette compagnie, qui ne se souciait pas de garder ces terres, et les remit à la Couronne qui, elle, les céda à la ville sans les droits miniers. C'est de cette façon que l'ancien Gouvernement régla la question des emplacements de ville et il observa la même règle dans le cas de la ville de Moosejaw, et c'est ainsi qu'il arriva que cette dernière obtint la concession de ces terrains, sans obtenir celle des droits miniers qui s'y rattachaient. C'est la Couronne, et non pas le Canadien du Pacifique, qui possédait le droit d'exploiter ces sources de pétrole. Mon honorable ami et moi-même semblons être parfaitement d'accord sur ce point.

(La motion, telle que modifiée, est adoptée; il en est fait rapport. Elle est lue une première et une deuxième fois, puis adoptée.)

DEPOT D'UN BILL.

M. REID demande à déposer un bill (n° 84), modifiant la loi d'exportation.

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

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre de la Marine et des Pêcheries voudra-t-il nous dire si un décret du Conseil a été adopté concernant le statut relatif au service naval, depuis qu'il a pris la direction de son ministère, et, dans l'affirmative, voudra-t-il déposer prochainement, sur le bureau, des copies de ce décret.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je crois que tous les décrets du conseil qui ont été adoptés au sujet du statut relatif au service naval, depuis que je suis à la tête de ce ministère, ont été déposés sur le bureau de la Chambre. Le statut exige que ces règlements adoptés par le conseil soient déposés sur le bureau de la Chambre, et c'est ce que nous avons fait.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre se rappelle-t-il si des décrets ont été adoptés et,

dans l'affirmative, au sujet de quelle question?

M. HAZEN: Je sais qu'un certain nombre de décrets ont été adoptés; l'un d'eux se rapportait à ceux qui avaient reçu des blessures au cours de leur service. Je ferai préparer un mémoire de tous ces détails et je le communiquerai à mon honorable ami.

Travaux publics, imputable sur le capital—Chenal des navires, fleuve Saint-Laurent, $1,019,000.

M. LEMIEUX: L'an dernier, mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries a lu à la Chambre un décret du Conseil adopté tout récemment et nommant une commission chargée d'étudier la question du niveau de l'eau du Saint-Laurent en amont de Montréal et entre Montréal et Québec, et de faire rapport. Le choix des commissaires fut des plus heureux et des plus recommandables, la commission se composant du professeur Haskell, l'un des professeurs de l'université Cornell, et de deux Canadiens bien connus dont les aptitudes n'ont jamais été mises en doute, MM. Stewart et Forneret. Depuis plusieurs années, et notamment au cours des deux ou trois dernières années, les expéditeurs et le peuple, en général, ont éprouvé une certaine anxiété, au sujet de l'abaissement du niveau de l'eau dans le port de Montréal et dans le chenal entre Montréal et Québec. On a imputé cet abaissement aux travaux de dragage qu'on a fait exécuter, depuis ces cinquante dernières années, entre Montréal et Québec. Le chenal, dont la profondeur n'était, à l'origine, que de onze pieds, a vu celle-ci augmenter chaque année et, aujourd'hui, si je ne me trompe pas, le ministère a pour politique de creuser le chenal jusqu'à une profondeur variant de trente à trente-cinq pieds, de façon à prolonger la navigation océanique jusqu'à l'île de Montréal. Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de dire au comité, d'abord, la nature des travaux de dragage exécutés, au cours du dernier exercice; en second lieu, le coût de ces travaux et, en troisième lieu, si cette commission très importante a fait quelque rapport au sujet de l'effet produit par ces travaux de dragage sur le niveau de l'eau?

Je n'ai pas besoin de dire que le port de Montréal revêt une importance primordiale pour le pays. Ce n'est plus simplement un port local; il est devenu le port national du Canada. En parcourant les états contenus dans le rapport du board of trade de Montréal, je trouve les chiffres intéressants qui suivent :

	1882.	1912.
Nombres d'arrivages de navires	614	736
Tonnage	554,692	2,403,924
Valeur des marchandises exportées	$26,503,001	$87,679,442
Valeur des marchandises importées	50,527,497	148,977,605
Droits de douane perçus	8,395,652	24,555,598

Apparemment, la meilleure année pour l'exportation fut celle de 1906, alors que la valeur des marchandises exportées de Montréal a atteint un total de $89,616,459. J'ai cité ces chiffres simplement pour faire voir l'importance que le port de Montréal revêt dans notre vie commerciale, en qualité de nation, et la nécessité de maintenir un chenal aussi profond que possible entre Montréal et l'océan, sans, cela va de soi, modifier matériellement le niveau de l'eau dans la partie supérieure du Saint-Laurent. En vérité, l'importance de cette question saute aux yeux, puisqu'il s'agit du problème général des moyens de transport au Canada.

Une question qui se rattache à celle-ci est celle des taux d'assurance. Je me rappelle que mon honorable ami le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Foster) a fait, l'année dernière, une déclaration—j'ignore si c'était ici même ou en réponse à une délégation composée des représentants des expéditeurs—allant à dire que le Gouvernement étudiait la question de procurer, si cela était possible, des taux d'assurance moins élevés dans le commerce d'exportation. Hier, la question a été soulevée sous un autre aspect; la Chambre a débattu le problème des taux de transport des marchandises par les navires océaniques. Je parle maintenant et plus spécialement de l'autre phase de la question—celle des taux d'assurance. Tous nous savons que notre commerce de transport est vivement affecté par les taux d'assurance très élevés qui prévalent au détriment de nos expéditeurs du fleuve Saint-Laurent. Mon honrable ami me fera observer mon erreur, si je ne rapporte pas exactement les vues qu'il a exprimées, à ce temps-là, à la députation dont je parle ou, peut-être, en cette Chambre même, mais si je ne fais pas erreur, il a déclaré que l'intention du Gouvernement était d'en venir à une entente avec nos expéditeurs canadiens et de subventionner un Lloyds canadien. Je voudrais savoir de mon honorable ami si l'on a fait quelque chose en ce sens, ou si les pouvoirs, quels qu'ils soient, en sont arrivés à une décision quelconque, à ce propos.

M. FOSTER: Le souvenir que j'ai gardé de cette circonstance ressemble beaucoup à celui que je viens de rappeler à mon honorable ami (M. Lemieux), en traitant cette question. En peu de mots, la question se résume à ceci: j'ai déclaré que le Gouvernement voyait d'un bon œil ce que l'on tentait dans le but d'abaisser les taux d'assurance maritime, dans le fleuve Saint-Laurent, et que des pourparlers avaient été entamés et se poursuivaient depuis longtemps avec les Lloyds dans le but d'atteindre la fin dont on parlait, mais que toutes ces démarches n'avaient pas eu pour résultat un abaissement appréciable des taux de transport, à ce temps-là. Quelques diminutions ont été faites depuis lors, je crois, mais j'ai dit finalement qu'il appartenait aux expéditeurs concernés dans la navigation du fleuve Saint-Laurent d'établir ce qu'ils pensaient des besoins en jeu, en formant une association quelconque et en entreprenant de faire leur part pour obtenir le soulagement nécessaire, auquel cas, ai-je dit, le Gouvernement serait disposé et cela, d'une façon tout à fait sympathique, à leur prêter main-forte. Depuis ce temps-là jusqu'à aujourd'hui, je n'ai pas reçu——et c'est aussi le cas du Gouvernement, je crois—d'offres pratiques dans ce sens. On n'a pas pris le moyen véritable en vue d'établir une base dont le Gouvernement aurait étudié l'opportunité et qui aurait pu engager les ministres à prêter une aide symphatique à ce mouvement.

M. LEMIEUX: Ce que je me rappelle de cet incident ne diffère aucunement du souvenir qu'en a gardé l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce. Je suis certain que l'honorable ministre aidera les expéditeurs si, lorsqu'il siégera à la commission impériale, en Angleterre, il fait des représentations aux Lloyds. Je tiens à exprimer mon regret de constater qu'il s'est produit, l'année dernière, un si grand nombre d'accidents dans le fleuve Saint-Laurent. Il est certain que les Lloyds attribuent à cette route du Saint-Laurent ces accidents; pourtant, on ne saurait les imputer à cette route même.

M. FOSTER: Il se sont produits dans cette route.

M. LEMIEUX: Il est certain que le chenal des navires, entretenu aussi splendidement qu'il l'est, n'est pas responsable de ces accidents.

Eh mais, on va jusqu'à croire en certains quartiers que tout le mal qui se dit du Saint-Laurent n'est qu'un des prétextes que les Lloyds se donnent pour mieux tondre les chargeurs canadiens. Je me plais à espérer que le ministre de la Marine nous dira si le Gouvernement doit poursuivre le creusement du chenal jusqu'à 35 pieds de profondeur, et quels ouvrages de compensation on se propose de faire exécuter en vue de maintenir l'égalité de l'écoulement des eaux dans le chenal. Quelles sont les parties du chenal que l'on a élargies et les courbes que l'on a redressées au cours de l'année dernière? Depuis un certain nombre d'années, sous feu M. Tarte d'abord, puis sous feu M. Préfontaine et l'honorable M. Brodeur, mon prédécesseur immédiat au ministère, on a exécuté des travaux du plus grand prix pour le commerce maritime.

L'an dernier, quand il s'est agi d'instituer une commission de spécialistes, mon honorable collègue de Welland (M. German) a fait des observations très justes sur la conservation des sources de puissance hydraulique du Saint-Laurent. L'examen que cette commission ferait du haut Saint-Laurent, disait-il, aurait vraisemblablement pour effet de déterminer le Gouvernement à faire exécuter des travaux d'endiguement entre les Grands lacs et la partie du fleuve qui se trouve en amont de Montréal. Par ces travaux on obtiendrait un niveau d'eau assez élevé et peut-être aussi l'institution d'une commission en vue du développement de l'énergie hydro-électrique.

Je suis contre le projet des Américains qui veulent faire servir les eaux du Saint-Laurent à l'exploitation de l'énergie électrique. Il y a quelques années, on s'en souvient, certaine compagnie tentait, sans y réussir, cependant, de se faire autoriser par le Gouvernement canadien à exploiter la force motrice au Long-Sault. Mais si les ouvrages en question venaient à être exécutés, parce que la commission les jugerait nécessaires, le Gouvernement fédéral pourrait fort bien mettre à l'ét de la question de savoir s'il ne conviendrait pas de tirer des sources de force hydraulique du grand fleuve pour le compte du peuple canadien. J'aime à croire que le ministre daignera fournir des explications sur ces divers points.

M. HAZEN: J'approuve sans réserve tout ce que mon honorable ami (M. Lemieux) vient de dire de l'importance du grand port national de Montréal. Mon désir, en tant que simple particulier et que ministre, l'ambition de mon ministère, c'est de faire tout ce qui est possible pour améliorer la situation du commerce maritime dans le port de Montréal et rendre de plus en plus sûre la voie fluviale que suivent les transatlantiques pour se rendre jusqu'à cette ville.

Le volume de notre commerce s'accroissant dans des proportions prodigieuses, il s'ensuit naturellement une activité de plus en plus grande du commerce à Montréal, car cette ville est notre principal port d'été. Ceux qui font affaires dans ce port, qui est destiné à rester à jamais le plus grand port d'été du Canada, auront donc beaucoup de peine à fournir un nombre suffisant de facilités adéquates pour transporter les marchandise qui y arrivent en quantité, chaque année, de plus en plus grande.

Mon honorable ami a rappelé que j'ai annoncé à la dernière session du Parlement l'institution d'une commission composée de M. E.-E. Haskell, de l'école des Arts de l'université Cornell—c'est peut-être l'ingénieur le plus expérimenté de tout le continent en matière de niveaux fleuviaux, ayant eu beaucoup à s'occuper du Missouri et du Mississipi, et d'autres fleuves—de M. V.-W Forneret, ingénieur, directeur du service du chenal, et de M. W.-J. Stewart, du service hydrographique, commission dont l'unique objet est d'étudier la question du niveau des eaux du SaintLaurent en aval de Montréal.

M. LEMIEUX: Il en a été institué une autre.

M. HAZEN: Par le ministère des Travaux publics. Le ministère de la Marine et des Pêcheries n'a à s'occuper que de la partie du fleuve comprise entre Montréal et la mer; c'est du ministère des Travaux publics que relève la partie qui se trouve à l'amont de Montréal.

Après avoir donné au chenal une profondeur de trente pieds, nous avions projeté de le creuser jusqu'à trente-cinq pieds. Nous avons institué cette commission, parce que nous avons pensé qu'il était impossible d'approfondir indéfiniment le chenal sans abaisser le niveau de l'eau dans le port de Montréal. Il importait donc de recourir à des observations scientifiques pour savoir si pareil danger était à craindre et, s'il l'était, quelles mesures il convient de prendre pour prévenir l'abaissement du niveau des eaux; car si l'on venait, à force de creuser le chenal par où les plus grands transatlantiques se rendent jusqu'à Montréal, à réduire le volume des eaux dans ce port, à en abaisser le niveau au point d'en rendre l'accès impossible aux navires à fort tirant qui le fréquentent à présent, le résultat serait désastreux. C'est dans ce but que la commission fut instituée à la dernière session et qu'elle s'est mise à l'œuvre.

A l'époque où j'annonçai la création de cette commission, je comptais pouvoir en déposer le rapport au cours de la présente session. Bien que les commissaires se soient consciencieusement mis à la tâche, je constate que les données qu'ils ont recueillies et les observations qu'ils ont faites au cours de l'année dernière ne leur permettent pas de rédiger leur rapport avant de s'être livrés à de nouvelles observations au cours de l'été prochain. A mon grand regret, je ne pourrai donc déposer leur rapport qu'à la prochaine session. Ce que m'ont appris MM. Stewart et Forneret me donne tout lieu de compter que le rapport sera déposé dès les premiers jours de la prochaine session; le résultat des observations des commissaires sera alors porté à la connaissance du public.

Les travaux de creusement du chenal ne se poursuivent pas au hasard; ils s'exécutent sous la direction de personnes très versées et expérimentées en la matière. Les déblais sont transportés à différents endroits, on les dispose de façon à retenir les eaux, à en empêcher le trop rapide écoulement. Tel est l'objet qu'ont depuis quelques années en vue ceux qui dirigent le creusement, l'élargissement et le redressement du chenal.

Les renseignements que l'on m'a fournis m'autorisent à dire que la commission n'a rien constaté qui soit de nature à faire croire au ministère qu'il y aurait lieu de ne pas poursuivre le creusement du chenal jusqu'à trente-cinq pieds de profondeur. Nous nous proposons de continuer ce travail durant la prochaine saison.

M. SINCLAIR: A-t-on constaté en ces dernières années que les travaux de dragage exécutés dans le bas du fleuve ont déterminé quelque changement appréciable dans le niveau des eaux à Montréal?

M. HAZEN: Non. Cette question du niveau des eaux des Grands lacs et du Saint-Laurent a un aspect très bizarre. L'observation a fait constater que pendant une période de six ou sept ans le niveau de l'eau s'abaisse graduellement dans les ports des Grands lacs et du Saint-Laurent. Cet abaissement se produit sans cause apparente; il n'est pas attribuable à la quantité de pluie. Vient ensuite une autre période de sept années pendant laquelle les eaux s'élèvent graduellement de leur plus bas niveau pour revenir à l'ancien. C'est un phénomène naturel que l'homme ne s'explique pas encore.

M. SINCLAIR: A l'heure qu'il est, l'eau monte-t-elle ou descend-elle?

M. HAZEN: Elle monte. Il ne s'est pas produit d'abaissement appréciable du ni-

veau de l'eau dans le port de Montréal. L'eau passe là en un volume tel, que les commissaires du port ont dû en détourner une partie vers la rive sud afin d'affaiblir le courant qui, du côté de Montréal, gênait les mouvement des navires.

M. LEMIEUX: Et par la même occasion il se trouve à y avoir plus d'eau au sud du port.

M. HAZEN: Oui; on a atteint un double but. Mon honorable ami (M. Lemieux) me demande des renseignements sur les travaux exécutés dans le chenal au cours de l'année dernière; il trouvera tous les détails à la page 104 du rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries. Pour ce qui est des dépenses relatives au chenal du Saint-Laurent, le rapport fera voir à l'honorable député qu'à la date du 31 mars 1913, le coût du dragage et de l'outillage se chiffrait à $15,617,893.11, dont $9,610,259.57 pour le dragage et $6,0007,633.54 pour l'outillage, les ateliers, les relevés et autres objets de cette nature. A venir jusqu'à cette date-là, on avait enlevé 85,160,875 verges cubes de déblais. En 1911-1912, la dépense de ce chef avait été de $588,000; en 1912-1913, elle s'est élevée à $663,229.74.

A partir de la page 104 du rapport se trouve consigné en détail le travail des différentes dragues dont on se sert dans le chenal du Saint-Laurent. Mon honorable ami ne tient pas, je suppose, à ce que je donne lecture de tout cela. Pour ce qui est du travail accompli au cours de l'année dernière, un état que j'ai sous les yeux fait voir que l'on a enlevé, en tout, 6,929,344 verges cubes de déblais. L'honorable député aimerait à savoir en quels endroits l'on a fait du dragage; il sera sans doute heureux d'apprendre aussi jusqu'à quelle profondeur on a creusé à l'eau basse. Les endroits et la profondeur sont comme suit: port de Montréal, 30 pieds; courbe de Varennes, 35 pieds; chenal du cap Saint-Charles, 30 pieds; Grondines, 30 pieds; traverse de Sainte-Anne, 35 pieds; chenal de la Pointe-aux-Trembles, 35 pieds; courbe de Cap-à-la-Roche, 30 pieds; chenal de Repentigny, 15 pieds; chenal de Champlain, 30 pieds; lac Saint-Pierre (de la courbe n° 3 à la courbe W.B.), 35 pieds; chenal du nord, bancs de sable de l'ouest, 35 pieds; chenal de Saint-Thomas, 30 pieds; abord de la cale flottante, 30 pieds; bassin de la cale flottante, 50 pieds. L'état inclus dans le rapport indique aussi pendant combien de jours de l'année et d'heures par jour chacune des dragues a fonctionné, ainsi que le nombre de verges cubes de dragage et la nature des déblais.

[M. Hazen.]

Comme je l'ai déjà dit, le dragage n'est pas toujours aisé; on rencontre parfois des marnes schisteuses et des couches rocheuses où il faut se servir d'un broyeur. En certains endroits, il va sans dire, le travail est facile. La "J.-Israël Tarte" est une drague aspirante qui lance les déblais à travers un tube à plusieurs milliers de pieds de la drague.

M. SINCLAIR: A combien revient la verge cube de dragage?

M. HAZEN: Mon honorable ami verra, page 11 du rapport de la marine, que l'on a dragué un total de 6,929,344 verges cubes au prix de $66,229.74, soit à raison de 9.57 cents la verge cube. Ce montant couvre les frais de fonctionnement et de réparation, mais non la dépréciation ni l'intérêt. D'après les renseignements qui me sont fournis et à en juger par ce que j'ai observé moi-même, les dragues sont tenues en parfait état.

M. SINCLAIR: Puisque le Gouvernement réussit à faire du dragage à raison de 9.57 cents la verge cube, comment se fait-il que pour le même travail le mnistre des Travaux publics paye de 20 à 50 cents la verge cube?

M. HAZEN: Je n'ai à répondre que de la gestion de mon ministère. Il est bon de se rappeler que le gouvernement n'a pas besoin de réaliser de bénéfices et que nous ne tenons pas compte de l'intérêt ni de la dépréciation—et la détérioration de machines de cette sorte représente chaque année une somme très considérable. Ce sont là des choses dont les entrepreneurs sont obligés de tenir compte.

M. GERMAN: Le ministre pense-t-il réellement que, même, à l'aide d'une drague comme la "J.-Israël Tarte", le dragage ne coûte pas plus que cela? Pourquoi ne tient-il pas compte des choses que les entrepreneurs ne doivent pas perdre de vue en établissant leurs prix?

M. HAZEN: Le calcul n'est pas aisé à faire. Le gouvernement ne cherche pas à réaliser de bénéfices; nous nous efforçons seulement d'établir le prix de revient du travail. La "J.-Israël Tarte" est une drague aspirante dont on ne peut pas se servir partout; elle est munie d'un long tube qui s'étend au loin et se briserait dans les eaux fortement agitées. Le travail accompli au moyen de cette drague coûte sensiblement moins cher que je ne disais tantôt, puisqu'il revient à à peu près 4 cents la verge cube.

M. GERMAN : Cela ne comprend sans doute que le coût de la main-d'œuvre, du combustible et de l'huile?

M. HAZEN : Les salaires, le combustible, l'huile, la nourriture du personnel à bord et les réparations.

M. LEMIEUX : Nourrit-on aussi le personnel?

M. HAZEN : Oui; nous avons fait un marché avec un cambusier qui se charge de fournir la nourriture au personnel du dragueur. On me dit que la table est excellente—il n'y a certainement pas de plaintes de ce côté-là—et chaque repas, si je me rappelle bien, nous revient à environ 14 cents.

M. GERMAN : Mais ce prix-là ne comprend pas le coût de l'entretien de la drague.

M. HAZEN : Il comprend les réparations.

M. GERMAN : Celles de peu d'importance.

M. HAZEN : Plus que cela. Il va sans dire que toutes nos réparations se font aux chantiers de Sorel; de plus nous sommes actuellement à construire des remorqueurs, des chalands à bascule et d'autres bâtiments. On me dit que tout va bien en ce moment aux chantiers. Les ouvriers travaillent à la pièce et non à la journée; le résultat est plus satisfaisant pour nous et les ouvriers se trouvent mieux rémunérés.

M. A. K. MACLEAN : Est-il tenu compte de l'intérêt du coût de la construction?

M. HAZEN : Non.

M. LEMIEUX : Le Gouvernement se propose-t-il de construire une cale de halage à Sorel?

M. HAZEN : Il en a été question, mais je doute qu'il soit nécessaire d'en construire une. L'état des choses me paraît fort satisfaisant aux chantiers de Sorel; les ouvriers y ont de l'emploi en abondance et le travail est bien dirigé. Je crois qu'à l'heure actuelle nous employons là plus de 1,000 personnes. Naturellement, l'ouvrage est plus abondant à cette époque-ci de l'année où l'on s'occupe de la réparation des dragues; mais il y a de l'emploi pour un très grand nombre de ces ouvriers d'un bout de la saison à l'autre.

Mon honorable ami m'a demandé des renseignements au sujet des taux de l'assurance sur la navigation; c'est là une question de laquelle mon ministère ne croit pas devoir se désintéresser, bien qu'elle relève plus particulièrement du ministère du Commerce. A différents temps, nous avons fait observer aux assureurs et à ceux qui s'occupent de l'assurance contre les risques de la navigation que le pays s'est, en ces dernières années, imposé de très lourds sacrifices pécuniaires pour améliorer la voie navigable du Saint-Laurent et doter la navigation d'auxiliaires modernes, et nous leur avons demandé de tenir compte de ces choses dans l'établissement de leurs taux. Les taux d'assurance sont aujourd'hui beaucoup moins élevés qu'ils n'étaient il y a quelques années, mais les armateurs canadiens les trouvent encore excessifs.

A diverses reprises, aussi, mon ministère a fait observer aux assureurs—il y a un an ou deux, il appelait tout particulièrement là-dessus l'attention de lord Strathcona—qu'il y aurait lieu d'abaisser les taux d'assurance à l'égard des navires qui, en hiver, fréquentent les ports des Provinces maritimes. Aux termes d'une clause des polices d'assurance maritime, de la clause dite "British North America clause", à compter d'une certaine date—du 1er octobre, je crois—les taux d'assurance pour les navires se rendant à un port quelconque de l'Amérique britannique du Nord deviennent plus élevés, et les taux qui prévalent alors à l'égard des ports en question sont plus élevés qu'à Portland, qu'à Boston et qu'aux autres ports américains du littoral de l'Atlantique. Nous avons fait à ce sujet auprès des assureurs des représentations telles, qu'ils ont modifié cette clause à l'égard d'Halifax, de sorte que ce port se trouve maintenant assujéti à des taux moins élevés.

Nous avons tenté de démontrer aux assureurs qu'ils devraient en faire autant pour le port de Saint-Jean. Durant le séjour qu'il fit cette année à Londres, où il assistait à la conférence sur la sûreté en mer, mon sous-ministre discuta de nouveau la question avec les assureurs, qui finirent par demander certains renseignements que nous nous occupons de faire recueillir en ce moment. Quand les assureurs auront ces données sous les yeux, ils constateront qu'il n'est que juste de faire bénéficier Saint-Jean et les autres ports des Provinces maritimes de cette réduction des taux d'assurance durant l'hiver.

M. LEMIEUX: Le ministre n'est pas sans savoir qu'il se fait depuis quelques années, dans le monde des navigateurs et des armateurs, un fort mouvement en faveur

d'un nouveau chenal du côté nord du Saint-Laurent, en aval de Québec.

M. HAZEN: Nous nous en occupons.

M. LEMIEUX: J'aimerais à savoir quel travail on a fait par là l'été dernier. Le ministre se propose-t-il d'augmenter le nombre des dragues du Saint-Laurent? Il promettait l'autre jour de faire tout son possible pour obtenir que les navires de l'Etat fussent construits au Canada; quelle sera son attitude à l'égard des nouvelles dragues qui devront faire partie de la flotille du Saint-Laurent?

M. HAZEN: Le présent budget embrasse la construction d'un certain nombre de bâtiments nouveaux. Nous projetons de construire, au coût estimatif de $125,000, un chaland automobile à bascule d'une capacité de 650 verges cubes. Nous comptons que ce bâtiment sera construit à Sorel. Est aussi projetée la construction d'une drague automobile à godets qui servira au creusement du chenal du nord, en aval de Québec. Avec les dragues que nous avons actuellement, il nous faudrait cinq, six ou peut-être même sept ans pour creuser le chenal du nord et le rendre propre à la navigation. Quand nous aurons terminé ce chenal, nous aurons écarté le dernier des obstacles qui gênaient la navigation sur le Saint-Laurent jusqu'à Québec. Nous nous faisons autoriser à construire une nouvelle drague parce que nous pensons que le temps presse.

Au ministère, on est comme moi d'avis qu'il convient de faire exécuter autant d'ouvrage que possible au pays même; néanmoins, M. Forneret et les autres fonctionnaires considèrent qu'il n'est pas possible de faire construire au Canada une drague du type qu'exige le travail qu'on en attend. Il faudrait d'abord la faire construire en aval de Montréal, puisqu'une drague de cette taille ne pourrait pas passer dans les canaux; et puis, il n'est pas en aval de Montréal, si je suis bien informé, une seule maison qui veuille se charger de la construction d'une telle drague, de sorte que nous nous verrons peut-être obligés de nous adresser à l'étranger. Le ministère a bien songé aux chantiers de Sorel, mais comme il s'agit d'une drague à machines très compliquées, nous en sommes venus à la conclusion qu'il serait plus sage de la faire construire ailleurs. Ce sera peut-être là un cas exceptionnel qui confirmera la règle que j'ai inscrite à mon programme.

M. LEMIEUX: L'été ou l'automne dernier un navire du service du Pacifique-Canadien, si je ne me trompe, était avarié dans le Saint-Laurent; le ministre pourrait-il nous dire comment il se fait que l'on a envoyé ce navire à New-York au lieu de le mettre en radoub à Montréal?

Il a été prouvé de manière à ce qu'on n'en pût pas douter que les réparations pourraient se faire dans le bassin flottant de Montréal, mais pour une raison quelconque, après avoir subi des réparations temporaires, le navire fut envoyé à New-York. Il est regrettable qu'après l'établissement d'un bon bassin à Montréal, nos compagnies de navigation n'en tirent pas parti.

Mon honorable ami nous expliquera-t-il aussi les nombreux accidents survenus dans le fleuve Saint-Laurent pendant la dernière saison? J'ai été frappé de la liste des accidents de cette année, et afin de rétablir la réputation du fleuve Saint-Laurent, il serait probablement bien à propos que mon honorable ami dise à la Chambre que la plupart des accidents ne doivent pas être attribués au fleuve, ni au chenal, mais aux erreurs de quelques pilotes et capitaines. Je crois qu'il n'est que juste que le ministre fournisse cette explication au comité.

M. HAZEN: En réponse à la première question de mon honorable ami, pourquoi le "Lake Manitoba", bateau du Pacifique-Canadien, qui a subi un accident dans le Saint-Laurent, n'a pas été réparé dans le bassin de radoub de la compagnie Vickers, mais a été envoyé à New-York, je crois que la raison en est qu'au temps de l'accident la compagnie Vickers n'était pas complètement organisée et ne possédait pas l'outillage nécessaire aux réparations. Je ne vois pas qu'il puisse y avoir d'autre raison, car je suis d'avis que la compagnie du Pacifique-Canadien préfère faire réparer ses bateaux à Montréal plutôt qu'à New-York.

Quant aux accidents survenus sur le Saint Laurent l'an dernier, c'est une question à laquelle il faut répondre avec une certaine dose de prudence, et plus tard, lorsque je soumettrai mon budget, je ferai une déclaration. Le commissaire des naufrages a tenu une enquête dans chaque cas, et je communiquerai les rapports.

M. LEMIEUX: Pour revenir à la première phase de la discussion de cet après-midi, il ne serait pas hors de propos que le ministre fasse une déclaration catégorique au sujet du dernier développement du canal de drainage de Chicago, en tant qu'il a trait au fleuve Saint-Laurent. Je crois que les autorités américaines ont pris une décision.

M. HAZEN: C'est là une question qui n'est pas du ressort de mon département. Lorsque la commission sanitaire de Chicago a demandé la permission de détourner du lac Michigan 10,000,000 de verges cubes d'eau par seconde, je me suis chargé d'organiser opposition à ce projet, et avec l'aide des représentants de la fédération américaine et de la Dominion Marine Insurance Company et les ingénieurs du département des Travaux publics, j'ai rédigé le dossier. Ceci se passait il y a une couple d'années. L'affaire a été plaidée devant le ministre de la guerre qui a refusé à la commission sanitaire de Chicago la permission qu'elle sollicitait. Depuis, je n'ai pas été mêlé officiellement à l'affaire.

M. LEMIEUX: A-t-elle été soumise à la commission internationale?

M. HAZEN: Oui, la commission des eaux navigables l'étudie, et je crois que M. Stewart, chef de la division des études hydrographiques, a été temporairement enlevé à ce service, étant un homme d'une grande expérience, et mis à la disposition du premier ministre pour s'occuper de telles affaires. Il leur a donné son attention; depuis lors cette affaire ne m'a pas été soumise officiellement. Si l'honorable député désire avoir ces renseignements, je puis les obtenir d'un autre département, ou il pourra peut-être se les procurer lorsque d'autres crédits seront mis à l'étude.

M. LEMIEUX: Demande-t-on des soumissions pour les achats que fait le département relativement aux réparations et aux travaux des appareils de dragage aux chantiers de Sorel et dans le chenal?

M. HAZEN: Oui; l'honorable député comprend, il va sans dire, que les réparation exécutées aux chantiers le sont par nos propres employés, mais nous demandons des soumissions pour les matériaux. Tout se fait, comme dans tout autre département, par l'entremise de la division des achats. Lorsqu'on a besoin de matériaux aux chantiers de Sorel, le surintendant des chantiers remet une réquisition à M. Doutre, l'acheteur, et celui-ci publie des avis d'adjudication, reçoit des soumissions, et la fourniture des articles est adjugée au plus bas soumissionnaire. La même chose a eu lieu pour le bois dont on a besoin à cet endroit. Tous les matériaux, lorsqu'ils sont achetés en grande quantité, sont achetés sur soumissions.

M. LEMIEUX: Je vois qu'une forte somme a été payée à la compagnie d'acier et de houille de la Nouvelle-Ecosse à Québec.

M. HAZEN: C'est pour de la houille achetée sur soumissions.

M. LEMIEUX: Je ne parle pas des petites sommes, mais je suppose que le ministre a raison de dire que des soumissions sont demandées sous la surveillance de M. Doutre pour tous les matériaux dont on achète de grandes quantités.

M. HAZEN: Cela est parfaitement exact, et je crois même que tout ce qui s'achète est acheté avec l'approbation de la division des achats.

M. SINCLAIR: A mon avis, la question des assurances pour la navigation du Saint-Laurent est la plus importante qui ait été discutée par le député de Rouville et le ministre. Je n'ai pas bien saisi ce que le ministre se propose de faire à l'avenir. L'an dernier, le ministre du Commerce avait laissé espérer aux armateurs que quelque chose serait accompli cette année au sujet de cette affaire. Je comprends qu'on n'a rien fait pour diminuer les grandes dépenses que les armateurs ont à faire pour assurer leurs bateaux. S'est-on désintéressé de la question, ou le Gouvernement a-t-il encore l'intention d'améliorer la situation et quelle est sa ligne de conduite pour l'avenir?

M. HAZEN: Notre attitude a été à peu près celle du ministre du Commerce. J'ai discuté ces questions avec plusieurs personnes qui s'intéressent à la navigation et, bien que cela soit du ressort du département du Commerce, je le répète, notre département, ayant à administrer la loi de la marine marchande du Canada, ne peut faire autrement que s'intéresser profondément à ce sujet.

Je comprends qu'il serait de mon devoir et de celui de mon département de remuer ciel et terre pour aider au département du Commerce à obtenir des taux d'assurance moins élevés. Nous avons fait tout ce que nous pouvions faire en faisant des remontrances aux assureurs, en signalant ce que le Canada a fait pour améliorer la situation dans nos eaux. Dans nos entretiens avec eux, lorsqu'il s'est agi de l'établissement d'un Lloyd canadien, j'ai invariablement déclaré que les armateurs devraient soumettre un projet, ajoutant que j'étais certain qu'il serait attentivement examiné par

le Gouvernement qui consentirait à coopérer, autant qu'il le pourrait, avec eux dans la tentative d'amener une entente qui ferait baisser les taux d'assurance. Aucune des associations ou fédérations maritimes n'a soumis un tel projet au Gouvernement. Elles sont plus au courant de la situation que pourrait l'être un fonctionnaire du département et je crois que notre attitude est la bonne lorsque nous prétendons qu'un projet devrait être proposé par ceux qui sont directement intéressés, comme les armateurs le sont. J'ai dit que nous encouragerions et examinerions ce projet. J'ai suggéré cela à diverses reprises aux membres et aux directeurs de la fédération maritime, mais il n'en est jamais rien résulté.

M. A. K. MACLEAN: J'ai compris que le ministre disait qu'il avait eu un entretien avec le Lloyd au sujet de cette affaire

M. HAZEN: Oui.

M. MACLEAN: Dans ces représentations, Halifax était-elle mise sur un pied différent que la route du Saint-Laurent?

M. HAZEN: Je ne crois pas que l'honorable député était présent lorsque j'en ai parlé. Depuis plus de deux ans, notre département, par l'entremise de lord Strathcona, représentait au Lloyd que l'article de ses polices d'assurance maritime qui a trait à l'Amérique septentrionale anglaise devrait être supprimé pour les ports d'Halifax et de Saint-Jean et ceux des provinces d'en bas en général. L'honorable député sait, bien entendu, ce que je veux dire en parlant de l'article relatif à l'Amérique septentrionale anglaise.

M. MACLEAN: Oui.

M. HAZEN: Nous avons fait ressortir du mieux que nous avons pu—et en cela nous avons été fortement appuyés par lord Strathcona et le bureau du gouvernement canadien—que, vu l'établissement d'auxiliaires modernes à la civilisation, cet article n'était pas justifiable, s'il l'avait jamais été. De plus, nous avons démontré que ces ports des provinces d'en bas étaient aussi sûrs que Portland et Boston, et pourtant à une certaine époque de l'année, après le 1er d'octobre, aux termes de l'article relatif à l'Amérique septentrionale anglaise, les taux d'assurances montent de plein droit pour les ports des possessions anglaises d'Amérique et ne montent pas pour ces ports américains.

M. A. K. MACLEAN: Le taux pour Boston est-il beaucoup plus bas que pour les Provinces maritimes?

M. HAZEN: Je ne crois pas qu'il le soit maintenant. A la suite de ces représentations, on a renoncé à appliquer à Halifax l'article relatif à l'Amérique septentrionale anglaise, mais jusqu'ici Saint-Jean n'a pas été excepté.

M. MACLEAN: Quand ce changement a-t-il eu lieu?

M. HAZEN: Je crois qu'il a été en vigueur cet hiver. Nous leur avons représenté qu'ils devraient en faire autant pour le port de Saint-Jean. Lors du séjour de mon sous-ministre en Angleterre, à la convention concernant la sûreté des navires, il s'est entretenu sur ce sujet avec les assureurs, a discuté la question à fond et leur a fait observer de quelle admirable manière la baie de Fundy est éclairée et protégée par les sifflets de brume, des phares et des cloches sous-marines, et le résultat a été qu'ils nous ont demandé d'autres détails afin d'étudier davantage la question.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre veut-il me dire à quel temps le Lloyd l'a averti officiellement que l'article relatif à l'Amérique septentrionale anglaise ne s'appliquerait pas à Halifax? Quand le changement a-t-il eu lieu?

M. HAZEN: Peut-être l'an dernier, mais j'ai eu l'idée que c'est cette année.

M. MACLEAN: Je ne suis pas certain qu'il n'en est pas ainsi.

M. HAZEN: Un sous-ministre se procurera ce renseignement au département.

M. SINCLAIR: Mais le ministre dit que la même règle qui s'applique au golfe Saint-Laurent s'applique à Halifax.

M. HAZEN: Ce qui devait se faire, nous a-t-on dit, c'est que l'article relatif à l'Amérique septentrionale anglaise ne s'appliquerait pas à Halifax.

M. SINCLAIR: De sorte qu'il n'y a pas à payer un taux d'assurance plus élevé pour un navire qui part d'Halifax?

M. HAZEN: C'est ce que je comprends.

M. SINCLAIR: C'est mon avis, mais j'ai compris que le ministre disait qu'il cherchait un remède pour Halifax et Saint-Jean.

M. HAZEN: C'est ce que nous avons fait, mais nous n'avons réussi à faire supprimer l'article qu'à l'égard d'Halifax.

M. SINCLAIR: Quand?

M. HAZEN: L'an dernier, mais l'article n'a pas été supprimé en ce qui a trait à Saint-Jean?

M. SINCLAIR: Certaines compagnies d'assurance ne l'ont pas appliqué l'automne dernier à Halifax. Je sais fort bien que des navires se sont rendus à Halifax depuiis depuis plusieurs années sans payer un supplément de taux en vertu de la décision de certaines compagnies d'assurance. Je ne sais pas si toutes les compagnies d'assurance en font autant.

M. LAW: Le ministre parle-t-il entièrement du Lloyd anglais?

M. HAZEN: Oui.

M. LAW: Je sais que quelques-uns de nos navires sont assurés dans l'une des plus grandes compagnies d'Amérique, et que cette compagnie n'établit pas cette différence de taux.

M. HAZEN: Non, je parle de ce qui est bien connu quant à l'article relatif à l'Amérique septentrionale anglaise que le Lloyd de Londres insère dans les polices qu'il émet. La plupart des navires transatlanti ques sont assurés par le Lloyd anglais.

M. SINCLAIR: Si je comprends bien, le ministre dit que l'automne dernier le Lloyd anglais a décidé de ne pas appliquer à Halifax l'article relatif à l'Amérique septentrionale anglaise.

M. HAZEN: Oui.

M. LEMIEUX: Encore un mot au sujet de l'amélioration de la navigation du Saint-Laurent. Plusieurs choses contribuent à la réputation, bonne ou mauvaise, ou médiocre d'une route semblable. Je me souviens qu'il y a un an ou deux, l'honorable ministre a nommé une commission d'enquête sur toute la question du pilotage. Les séances de la commission ont été nombreuses, ainsi que les disputes. Mais un rapport fut présenté et le ministre, à titre de chef du département et de directeur officiel des pilotes, dut prendre des mesures. Je ne sais pas exactement quelles mesures il a prises, si ce n'est que je crois qu'il a accepté, généralement parlant, les recommandations de la commission. Mais, évidemment, il n'a pas appliqué toutes les conclusions des commissaires, car je constate que le Board of Trade de Montréal fait actuellement de vives instances auprès du Gouvernement, voire même auprès du Parlement du Canada, au sujet de cette question du pilotage. Le Board of Trade agit de concert avec les assureurs maritimes d'Angleterre. Avec l'assentiment du comité, je lirai l'article suivant que je trouve dans le "Herald" d'hier soir:

Pressantes demandes pour l'amélioration du pilotage. Le bureau de la Chambre de Commerce envoie une requête à Ottawa. Il demande la réforme du système actuel et des améliorations à Québec et à Montréal.

Une demande pressante a été adressée au Gouvernement par le bureau de la Chambre de Commerce, sous forme d'une pétition envoyée au duc de Connaught, au Sénat et à la Chambre des communes, concernant le système de pilotage à Québec et à Montréal. Il est dit dans cette requête qu'il existe un besoin impérieux de réformes dans ce département de l'administration de la Marine au Canada, vu les nombreux accidents qui ont eu lieu sur la route du Saint-Laurent, attribuables aux mauvaises conditions actuelles du système de pilotage.

La pétition expose aussi le désappointement éprouvé par les pétitionnaires de ce que le Gouvernement n'avait pas tenu compte de leurs représentations précédentes sur cette question, représentations qui étaient basées sur les conclusions de la commission royale nommée pour instruire une enquête sur la question.

Les derniers paragraphes de la pétition sont ainsi conçus:

Il est absolument nécessaire d'améliorer le service de pilotage en aval de Québec, avant l'ouverture de la navigation cette année, pour donner aux assureurs anglais la preuve que le Gouvernement canadien fait ce qu'il doit faire pour obtenir une réduction dans les taux d'assurance maritimes, sur la route du Saint-Laurent.

C'est pourquoi vos pétitionnaires prient humblement Votre Altesse Royale en conseil, de faire voter une loi dans le sens des représentations faites par la Commision Royale de pilotage, dans les districts de Montréal et de Québec.

Signé au nom du bureau de la Chambre de Commerce de Montréal, par R. J. Dale, président; Geo. Hadrill, secrétaire.

Montréal, 14 février 1914.

Je désire savoir quelles sont les représentations de la commission de pilotage que le département n'a pas acceptées. Je désire savoir également si le ministre a reçu le mémoire de la chambre de commerce de Montréal et s'il a l'intention d'en tenir compte. Il n'est pas surprenant que les taux de l'assurance, sur la route du Saint-Laurent, soient élevés si, après les nombreux accidents qui ont eu lieu, le département ne tient aucun compte des représentations faites par ses propres commissaires. Il peut y avoir des raisons, naturellement, pour ne pas accepter toutes les conclusions du rapport et, s'il y en a, j'espère que le ministre nous les fera connaître. Le système de pilotage, le dragage, le maintien du niveau de l'eau et, généralement, tous les travaux qui se font sur le fleuve, concourent à la réputation de cette route et si un défaut perce quelque part, les compagnies d'assurance en prennent prétexte pour maintenir les taux élevés.

M. HAZEN: Le document dont parle mon honorable ami a été reçu par le département qui est actuellement occupé à préparer la réponse. Je crois que la Chambre

de commerce de Montréal est sous une fausse impression, au sujet de ce qui a eu lieu.

M. LEMIEUX: Je crois que l'an dernier, le ministre a déclaré qu'il avait l'intention d'adopter les conclusions du rapport de la commission de pilotage.

M. HAZEN: Voici ce qui a été fait: une commission composée de trois membres, représentant les propriétaires de navires et de M. Lachance, représentant des pilotes, a été nommée. Le rapport soumis par M. Lachance, qui était à cette époque président de la corporation des pilotes, n'était pas unanime sur tous les points. Il y a deux organisations de pilotes sur le Saint-Laurent: les pilotes de Montréal, entre Montréal et Québec, et les pilotes de Québec, depuis Québec jusqu'à la mer; ce sont deux corporations entièrement distinctes.

Je ne crois pas me tromper en disant que tous les vœux émis, concernant le pilotage dans le district de Montréal, ont été exaucés. La commission constata un état de choses très satisfaisant, dans le district de Montréal; les représentations faites n'étaient pas très importantes et nous avons pu nous y conformer au moyen de règlements, sans être obligés de recourir à une loi spéciale.

Je crois être également dans le vrai en disant qu'il a été tenu compte de presque toutes les représentations importantes faites par la commission, concernant le pilotage dans le district de Québec, autant du moins qu'il était possible de le faire au moyen de règlements, avant l'ouverture de la session. Je déclare formellement que toutes les importantes représentations faites par la commission du pilotage, concernant le district de Québec, sont maintenant en vigueur.

Il y a cependant une des conclusions de la commission qui demande à être soigneusement étudiée—l'abolition de la commission des pilotes. Il y a une tradition qui s'attache à cette corporation et à laquelle les pilotes paraissent beaucoup tenir. Ils disent: Nous sommes prêts à remettre entre les mains du ministre de la Marine, qui est l'autorité suprême en matière de pilotage, presque tous les pouvoirs que nous détenons actuellement, concernant l'apprentissage, l'admission des pilotes, etc., mais nous demandons le privilège de maintenir la corporation. Outre cette question, il y a aussi celle du mode de paiement des pilotes, que la commission de pilotage conseille de changer. Actuellement, dans le district de Québec, l'argent gagné par les pilotes est versé à la masse, et partagé également entre les pilotes inscrits.

La commission a recommandé que ce système soit abandonné, et que les pilotes n'aient plus la permission de mettre leurs recettes en commun, mais que chacun reçoive la somme qu'il a lui-même gagnée. Les pilotes les plus capables, ceux qui gagnent le plus d'argent, sont eux-mêmes opposés à se séparer de leurs confrères, et ils font remarquer que dans plusieurs ports du monde les recettes des pilotes sont mises en commun comme à Québec. Les pilotes paraissent être très fermes dans leur décision, et je crois que la question mérite considération. Je fais de mon mieux pour la résoudre. Les compagnies de navigation, qui sont opposées au système actuel, disent qu'il ne laisse pas d'initiative à l'ambition individuelle, et que le pilote incapable gagne autant d'argent que le pilote capable. De l'autre côté, les pilotes disent: Ceux d'entre nous qui gagnent le plus d'argent consentent volontiers à le diviser avec les autres; nous travaillons tous du mieux que nous pouvons, et même si le Gouvernement refusait de reconnaître le système de mettre les recettes en commun, les pilotes le maintiendront et continueront à diviser entre eux les recettes. La question sera étudiée avec soin.

Telle était la principale proposition du commissaire particulier, proposition qui n'a pas encore eu de suite. Il y en avait deux autres. L'une avait rapport à la localité où devait être placé le bureau dans la ville de Québec, ce qui est une question secondaire. On était d'avis que le bureau devrait être transporté dans une autre partie de la ville, parce que l'endroit où il est à présent offre des tentations aux pilotes. On demandait aussi d'acheter un nouveau bateau pour les pilotes qui demeurent à la Pointe-au-Père. C'est encore une affaire très secondaire, mais dans un avenir prochain nous demanderons peut-être au gouvernement un crédit pour acheter ce bateau. Jusqu'à présent, mon département a donné plein effet à toutes les propositions qui ont été faites. Nous étudions dans ce moment la question de savoir si nous abolirons complètement la corporation des pilotes, ou si nous la laisserons subsister nominalement par respect pour les sentiments des pilotes. C'est une question qui devra être réglée par la loi.

M. SINCLAIR: Ne paye-t-on pas une pension aux pilotes?

M. HAZEN: L'honorable député se rappelle peut-être qu'il y a plusieurs années on a pensé qu'il y avait trop de pilotes, et une entente a eu lieu avec le gouvernement

de cette époque, à la suite de laquelle les pilotes devaient être successivement mis à la retraite jusqu'à ce que le nombre eût atteint 75, chiffre auquel il est à présent. Les pilotes prétendent que l'arrêté du conseil ne limite pas le nombre, et qu'ils ont tous droit à la même pension supplémentaire. Bien qu'il y ait une certaine ambiguité dans les termes de l'arrêté du conseil, je crois que la lecture de tous les documents et dossiers montrera que l'intention manifeste du gouvernement était de limiter le nombre des pensions supplémentaires, et de cesser d'en accorder que lorsque le chiffre en serait rendu à soixante et quinze Outre ces pensions supplémentaires, il y a les pensions qui sont payées à même le fonds propre des pilotes.

Mon honorable ami de Rouville a demandé un état des accidents sur le fleuve Saint-Laurent, l'année dernière. Je ne puis pas lui donner cet état maintenant. Le nombre n'en a pas été très grand, l'année dernière. ni les pertes considérables. Le 30 mai le " Canada de Trieste ", navire de 8,816 tonneaux, s'est échoué en amont de Saint-Augustin. Le chiffre des dommages n'a pas été donné.

M. LEMIEUX: Est-ce un des caboteurs?

M. HAZEN: C'est un transatlantique. Le 27 mai, le " Mégantic " a touché légèrement à Pointe-Marie. Il n'y a pas eu de dommages. Le 20 juin, le " Pisa ", d'Allemagne, a frappé le mur de la jetée, à Québec, et a été légèrement endommagé. Les avaries ne dépassaient pas $300. Le 29 juin, le " Lake Manitoba ", de Liverpool, s'est échoué à l'île d'Orléans. Le montant des dommages n'est pas donné, mais il est considérable. Le 24 août, le " Barcelona ", d'Allemagne, s'est échoué en bas de la Longue-Pointe, mais n'a pas été avarié. Le premier septembre, le " Montréal ", de Montréal, est venu en collision avec le " Querida " entre Bécancourt et Champlain; les dommages ne dépassent pas $150. Le 17 octobre, le " Tyr ", de Norvège, s'est échoué à l'île Saint-Barnabé. Il n'a subi aucune avarie apparente. Le 14 août, l' " Hesperian ", de Glasgow, s'est échoué à Varennes et au cap Saint-Michel, et a été légèrement endommagé. Le 28 juillet, le " Crown of Cordova ", de Glasgow, est venu en collision avec le " Lady of Gaspé ", au cap de la Madeleine. Le " Lady of Gaspé " a souffert beaucoup de dommages. Le 13 septembre, le " Whackatane ", de Plymouth, a frappé le quai à Indian-Cove et a été légèrement avarié. Le 24 septembre, le " Mount Temple ", de Liverpool, s'est échoué dans le port de Montréal et a été quelque peu avarié. Le 25 septembre, le steamer " Germany " s'est échoué à Batiscan, et n'a reçu aucune avarie. L'honorable député voit que l'année dernière les pertes ont été très faibles.

M. SINCLAIR : Combien de ces accilents sont dus à la faute des pilotes?

M. HAZEN : Je ne puis pas donner ce renseignement d'après les notes que j'ai; mais l'honorable député peut voir que plusieurs de ces collisions sont entre deux ou plusieurs vaisseaux qui sont probablement plus ou moins à blâmer. La plupart des collisions étaient de si peu d'importance que j'imagine que le commissaire des sinistres maritimes n'a pas jugé à propos de tenir d'enquête.

M. LEMIEUX : Pour les pensions des pilotes, la corporation a reçu l'année dernière $124,080, ce qui donne $1,680 à chacun des 75 pilotes. Bien que ce crédit ne m'y autorise peut-être pas, je désire signaler à mon honorable ami l'importance d'avoir l'œil ouvert sur les dépenses dans le port de Québec.

M. HAZEN : Si mon honorable ami veut parler des commissaires du port, je dois déposer un bill un peu plus tard à leur sujet, et le champ sera ouvert pour la discussion.

M. LEMIEUX : J'attendrai que mon honorable ami dépose ce bill.

Travaux publics, imputable sur le capital— Pour la construction et l'achèvement des dragues, etc., $666,500.

M. HAZEN : Nous avons réellement discuté ce crédit en même temps que l'autre. Désire-t-on avoir d'autres explications?

M. MARCIL: J'ai lu il y a quelques mois que l'on avait fait des changements au chantier de Sorel. Dans le rapport de M. Jackson, surintendant du chantier de Sorel, je trouve à la page 139 du rapport du département de 1913 ce qui suit:

Pendant l'exercice 1912-13 on a fait plusieurs améliorations au chantier de Sorel pour le placer sur une base commerciale et sûre, et l'état général des choses a été changé et amélioré.

Les hommes inutiles ont été suspendus et les ouvriers que l'on a gardés ont été distribués de telle façon que tous ont du travail pour les employer continuellement.

Quel est le nombre d'hommes employés aujourd'hui à Sorel comparé à il y a deux ans?

M. HAZEN: Le système a été presque entièrement changé; presque tous les ouvriers travaillent à la pièce maintenant. Il y a plusieurs années, un grand nombre d'ouvriers ne gagnaient que $1.15 et $1.25 par jour; le résultat du changement a été que les ouvriers reçoivent aujourd'hui un meilleur salaire et font un meilleur travail. Il y a présentement environ 1,100 employés. Naturellement, c'est la saison de l'année où il y a le plus de travail.

M. MARCIL: Est-ce une forte augmentation sur le nombre d'employés il y a deux ans?

M. HAZEN: Je ne sais pas. Nous construisons plus de vaisseaux, sans compter les réparations, que nous en construisions il y a deux ans. C'est un grand désavantage d'avoir des ouvriers qui ne travaillent que pendant six mois de l'année et sont sans travail les autres six mois. A part les réparations, nous nous efforçons d'avoir du travail en permanence dans la construction de chalands et barges et autres vaisseaux de même genre en usage en Canada.

M. MARCIL: On s'est plaint que plusieurs centaines d'ouvriers employés par l'ancien Gouvernement ont été renvoyés lorsque le Gouvernement actuel est arrivé au pourvoir. Est-ce le cas?

M. HAZEN: Je ne le crois pas.

M. MARCIL: On accuse le département d'avoir fait des renvois en bloc. Est-ce que les nominations sont faites de la façon dont on se plaignait autrefois, sur la recommandation des députés?

M. HAZEN: Les ouvriers sont choisis par le surintendant du chantier, M. Jackson, qui a reçu des ordres formels de n'employer aucune personne incapable de faire le travail qu'on lui confiait.

M. MARCIL: Je veux savoir si le chantier est administré sur une base d'affaires ou dans les intérêts d'un parti—si les ouvriers sont nommés comme dans les autres usines du gouvernement, sur la recommandation d'un membre du Parlement?

M. HAZEN: Le chantier est administré sur une base d'affaires, autant qu'il est possible d'administrer un service public d'après ce principe. Les honorables membres de la gauche n'ignorent pas, car leur parti a été au pouvoir, qu'il est impossible d'écarter entièrement des services publics les influences politiques; il est inutile de se cacher la chose. Mais je crois que le chantier de Sorel est conduit sur une bonne base, et que nous obtenons de bons résultats.

M. MARCIL: Alors les nominations sont faites sur la recommandation de membres du Parlement.

M. HAZEN: Certainement, je ne fais pas les nominations moi-même.

M. SINCLAIR: Vu qu'on a parlé d'employés superflus, il serait intéressant de savoir quel était le nombre d'employés en 1911, 1912 et 1913.

M. HAZEN: Je crois que le chiffre était le même qu'aujourd'hui. Je n'ai pas les chiffres dans le moment, mais je puis les avoir si l'honorable député le désire.

Travaux publics, imputable sur le capital—Nouveau brise-glace pour le fleuve Saint-Laurent, $500,000.

M. HAZEN: Nous avons déjà discuté ce sujet l'autre soir. L'objet de ce crédit est d'avoir un navire brise-glace moderne pour le service du fleuve Saint-Laurent, afin d'empêcher les inondations et d'ouvrir la navigation plus à bonne heure jusqu'au port de Montréal. Nous avons présentement deux navires brise-glace, le "Montcalm" et le "Lady Grey". Ils ne sont pas aussi puissants ou aussi modernes que nous le désirerions. Ils ont été construits dans le double but de briser la glace en hiver, et travailler au chenal en été. Mais le résultat n'a pas été satisfaisant. Ce sont des bateaux qui coûtent très cher d'entretien en été, vu qu'ils dépensent énormément de charbon, et cependant comme brise-glace ils ne sont pas assez puissants pour le travail qu'il y a à faire. Nous avons demandé des soumissions pour le nouveau navire brise-glace, mettant comme condition qu'il sera construit en Canada. Nous avons reçu des soumissions d'un certain nombre de constructeurs en Angleterre, mais elles ne sont pas conformes aux conditions. Deux maisons canadiennes ont envoyé des soumissions—l'une la Canadian Vickers, l'autre la George P. Davey de Québec. Ces maisons demandent un prix beaucoup plus élevé que celui que le département s'attendait à payer. On a fait examiner les soumissions par les techniciens du département, afin de voir s'il ne serait pas possible de faire quelques changements qui diminueraient le coût des navires brise-glace sans nuire à leur efficacité.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre sait-il qu'à la suite d'une conférence très intéressante par le professeur Barnes, les commissaires du port de Québec ont envoyé un mémoire à Ottawa au sujet de la navigation

d'hiver en bas de Québec, et de l'importance pour le gouvernement canadien de se procurer un navire brise-glace comme le "Ermack" en vue de faciliter la navigation d'hiver en bas de Québec, et si le ministre a vu ce mémoire a-t-il pris quelque décision à son sujet.

M. HAZEN: Nous avons reçu le mémoire mais nous n'avons pris encore aucune décision. Nous avons démontré qu'il était possible de naviguer le fleuve Saint-Laurent en hiver en envoyant le "Montcalm" aux Sept-Iles et autres endroits, mais jusqu'à présent nous n'avons pas décidé d'avoir un steamer spécial pour faire ce service.

M. LEMIEUX: J'apprendrai à mon honorable ami que, le mois dernier, un transatlantique est parti de la baie Sainte-Catherine, à l'embouchure de la rivière Saguenay, avec une cargaison complète pour l'Europe. Ce vaisseau appartient à la compagnie de pulpe de Chicoutimi, et a pris un chargement complet de pulpe. J'ai rencontré à Montréal, il y a environ trois semaines, le gérant qui m'a dit: Vous pouvez informer vos collègues de la Chambre qu'hier un navire est parti de la baie Sainte-Catherine avec une cargaison complète de pulpe. Les cultivateurs des environs de Québec savent tous que la baie Sainte-Catherine est à peu près libre de glace tout l'hiver, et que si une compagnie de navigation transatlantique voulait faire de ce port son terminus, ses vaisseaux pourraient naviguer en hiver. La question mériterait d'être étudiée. On me dit que les navires brise-glace travaillent présentement au Cap-Rouge ou plus haut que le Cap-Rouge?

M. HAZEN: L'un est au Cap-Rouge et l'autre à Portneuf, plus haut que le Cap-Rouge.

M. McKENZIE: L'honorable ministre se rappellera que l'année dernière nous avons demandé d'envoyer un navire brise-glace pour Sydney. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'en envoyer un?

M. HAZEN: Je n'ai pas oublié le très fort plaidoyer de mon honorable ami en faveur de Sydney. Nous faisons de notre mieux avec les moyens à notre disposition. Le "Stanley" s'est rendu à Sydney cette année; je crois que nous venons de recevoir la nouvelle qu'il revenait dans le moment. On nous demandé d'envoyer des navires brise-glace en différents endroits qui tous en ont besoin, mais nous ne pouvons pas répondre à toutes les demandes avec nos moyens actuels. Je crois avoir dit à mon honorable ami de Cap-Breton que nous espérions avoir prochainement plus de bateaux pour faire ce travail. Lorsque les bateaux-passeurs feront le service entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, il ne sera plus nécessaire, je suppose, que les navires brise-glace soient continuellement dans le chenal, de sorte que l'on pourra les envoyer ailleurs. J'espère que nous aurons alors un bateau qui sera employé tout le temps à ce travail. Nous avons été obligés de nous servir du "Stanley" pour différents travaux; nous l'avons envoyé de temps à autre aux îles de la Madeleine, et cela nous met dans l'impossibilité de l'envoyer briser les glaces partout où nous le voudrions.

M. LAW: Au sujet de la conversation que j'ai eue avec le ministre à propos du port de Yarmouth qui a gelé, ce qui a retardé les bateaux de Boston, le département m'a informé qu'il avait demandé au maître du port de Yarmouth de faire un rapport. Le ministre a-t-il entendu parler de la question?

M. HAZEN: Le sous-ministre a télégraphié au maître du port à Yarmouth lui demandant un rapport, mais jusqu'à présent il n'en a pas reçu, ou si le département en a reçu un, il n'a pas encore été soumis au sous-ministre ou à moi.

M. LEMIEUX: Relativement aux difficultés produites par la glace, je désirerais lire un court résumé d'une conférence fort intéressante donnée, l'an dernier, par le professeur Barnes, à Québec. Ce résumé est en français, mais je vais essayer de le traduire:

Si le Canada avait été isolé; s'il n'avait pas une route facile au sud; s'il n'avait pas accès aux ports atlantiques de la République voisine, le problème de la navigation d'hiver aurait été résolu depuis longtemps. Le conférencier a insisté fortement sur l'importance nationale de résoudre ce problème de la navigation d'hiver, qu'il a dit être un des plus sûrs moyens d'empêcher une grande partie du commerce canadien de prendre la route des ports américains. Pour améliorer les conditions de la navigation sur le Saint-Laurent, il est nécessaire d'étudier le mouvement des glaces et d'avoir les moyens de découvrir leur présence dans un temps de brouillard.

Le professeur Barnes s'occupe depuis plusieurs années à étudier le problème de la formation des glaciers. Le gouvernement fédéral, qui s'est beaucoup intéressé à ses expériences, lui a finalement accordé la faveur de les compléter sur un de ses navires brise-glaces. Pendant ses expériences le professeur Barnes a pu découvrir le phénomène physique extraordinaire qu'un glacier (iceberg) qui fond dans l'eau salée, crée par cette fusion un courant ou marée de nature telle que l'eau froide environnante disparaît de la surface, crée un courant chaud. Il en résulte que l'eau est beaucoup plus chaude dans le voi-

sinage d'un glacier qu'à quelques milles de distance.

Le professeur Barnes a aussi constaté au moyen de son micro-thermomètre que, la température de l'air étant plus basse près des rives il est certain de posséder maintenant le moyen de découvrir la présence de la glace en temps de brouillard ou près de la rive. C'est là une des nombreuses choses qui aideront à obtenir une réduction des taux d'assurance maritime dans le fleuve Saint-Laurent.

Le conférencier a comparé les conditions de navigation dans le fleuve Saint-Laurent avec celles de plusieurs des plus grands fleuves du monde. La navigation d'hiver a fait de grands progrès partout. La Russie, la Norvège, la Hollande ont eu a résoudre des problèmes très difficiles, mais comprenant l'importance de maintenir leur commerce pendant toutes les saisons de l'année, ces nations n'ont pas hésité à s'imposer de grands sacrifices. Le Canada n'a pas fait de grands progrès sous ce rapport. Nous avons été assez insensés de laisser notre commerce prendre les routes du sud au lieu d'étudier le problème de la navigation d'hiver. Le professeur Barnes conseille la construction d'un navire brise-glace comme le "Ermack", bateau dont la Russie s'est servie avec succès dans les ports de la mer Baltique. Souvent le "Ermack" coupe plus d'un pied d'épaisseur de glace solide à une vitesse de neuf nœuds, et remorquant huit vaisseaux à la fois. Le "Ermack" a 335 pieds de longueur, 71 pieds de largeur, un tonnage de 8,000 tonneaux, un tirant de 22 pieds et 10,000 forces. On dit que le "Ermack" peut casser de la glace de 35 pieds d'épaisseur. C'est un navire brise-glace comme celui-là qu'il nous faudrait, principalement dans le détroit de Cabot. Le conférencier a admis que le "Lady-Grey" et le "Montcalm" avaient cependant rendu de grands services. Le professeur Barnes a dit qu'il suffirait d'une très petite dépense pour faciliter la navigation du fleuve Saint-Laurent en hiver jusqu'à Québec, si l'on avait un navire brise-glace du même tonnage, de la même force et forme que le "Ermack".

J'ai voulu lire ce court résumé de la conférence de M. Barnes, afin de mieux faire comprendre à l'honorable ministre de la Marine la nécessité de continuer l'enquête au sujet de la possibilité de la navigation d'hiver. Si nous voulons que le Canada progresse et soit indépendant des ports américains nous devons chercher à résoudre le problème de la navigation d'hiver, et le meilleur moyen pour trouver la solution est de faire des expériences, ainsi que l'a fait le professeur Barnes, jusqu'à ce que l'on ait réussi.

M. HAZEN: La navigation d'hiver a, je crois, dépassé le stage des expériences. Elle ne laisse plus de doute si l'on a des navires construits spécialement pour ce service. La seule question qui reste à décider est de savoir s'il y aura un profit, au point de vue commercial, à construire des vaisseaux capables de naviguer avec succès à travers les glaces en hiver. Le navire brise-glace dont les plans ont été tracés, et pour la construction duquel nous avons demandé et reçu des soumissions qui sont en ce moment à l'étude sera supérieur au "Ermack" et au dernier brise-glace lancé il y a quelques mois par le gouvernement russe, parce que l'architecte naval de mon département, M. Duguid, a consulté l'architecte naval du gouvernement russe et tous deux s'accordent à dire que le navire brise-glace canadien sera un bateau réellement supérieur. Les dimensions sont à peu près les mêmes que celles du "Ermack": longueur, 275 pieds; largeur, modelé, 55 pieds, à 60 pieds au fond; profondeur, pas moins de 27 pieds, et force motrice huit à dix mille chevaux. Mon honorable ami a dit que le "Ermack" développait dix mille chevaux-vapeur, mais les fonctionnaires du département disent qu'il ne développe pas autant que cela, et que le navire brise-glace canadien, une fois terminé, sera plus fort que le "Ermack."

M. LEMIEUX: Quand sera-t-il terminé?

M. HAZEN: Les soumissions que nous avons reçues paraissent très élevées, et nous essayons à faire une réduction dans le prix sans diminuer la force du navire.

M. MARCIL: J'ai fait demander le rapport d'un comité spécial d'il y a trente ans sur la question de la navigation d'hiver sur le fleuve Saint-Laurent. Ce comité recueillit les témoignages d'un grand nombre de personnes d'expérience, établissant que même à cette époque la navigation d'hiver était reconnue comme très praticable. Il n'y a donc là rien de nouveau; la seule question est de savoir s'il serait profitable de noliser des navires pour l'exécution d'un tel service. Comme l'a très bien dit M. Barnes, le Canada perd beaucoup de son trafic en hiver simplement en raison de ce que, une fois la navigation interrompue entre Montréal et Québec, les affaires prennent la direction du sud. Il ne faut pas oublier que, antérieurement à la confédération, nous n'avions pas même Saint-Jean et Halifax, et tout le trafic de Montréal et du pays de l'Ouest prenait la direction de Portland, Boston et autres ports des Etats-Unis. Si nous avions eu la navigation d'hiver à partir de Québec, 75 pour 100 de ce commerce aurait continué de suivre les routes canadiennes.

J'ai été vivement intéressé par l'exposé que nous a fait le ministre des travaux de la convention tenue à Londres sur la question du sauvetage des vies humaines en mer. A l'examen rapide du rapport du département, je vois que le Canada possède

quarante stations de sauvetage, dont quatre au Nouveau-Brunswick, seize dans la Nouvelle-Ecosse, cinq dans l'île du Prince-Edouard, quatre dans la Colombie-Anglaise, et onze dans l'Ontario. Le golfe du Saint-Laurent et la province de Québec sont laissés sans une seule station de sauvetage. Les grands paquebots remontent et descendent ce fleuve et ce golfe, et sûrement une station de sauvegarde ou plus devraient être établies sur la côte de Gaspé ou sur un point du fleuve Saint-Laurent.

M. HAZEN: Il me paraît assurément extraordinaire qu'il n'existe pas de station sur le golfe ou le fleuve Saint-Laurent. Je ne manquerai pas de faire examiner la question et peut-être en saisirai-je la Chambre encore une fois.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre a-t-il en sa possession des papiers relatifs à l'abandon de la réservation inscrite dans les polices d'assurance Lloyd quant à l'Amérique britannique du Nord? Dans l'affirmative, je serais heureux d'en prendre connaissance.

M. HAZEN: Je me ferai un plaisir de les communiquer à l'honorable député.

M. LEMIEUX: Serons-nous mis à même de discuter l'administration du port de Montréal et du port de Québec?

M. HAZEN: Oui, il sera déposé des projets à l'égard de l'un et de l'autre au cours de la session.

Travaux publics, imputables sur le capital—Pour solder les frais de construction d'un steamer de modèle spécial destiné exclusivement au sondage et au râclage du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent, $100,000.

M. HAZEN: J'ai ici le rapport de M. Forneret, ingénieur-surintendant du chenal du Saint-Laurent, où il est constaté que le râclage du fleuve Saint-Laurent est difficile à effectuer d'une manière satisfaisante. Par suite de l'étendue de plus en plus grande que les chalands de râclage doivent couvrir, on est dans l'impossibilité avec le matériel dont on dispose actuellement de faire un examen convenable du chenal au cours de la saison de navigation. Ce bateau doit être construit à Sorel. Les dimensions en sont de 130 pieds de longueur par 30 de largeur, et 15 pieds de tirant.

L'autre soir on a critiqué le crédit pour dépenses éventuelles relatives à l'emploi de M. Duchemin, lequel a été chargé de s'enquérir dans la province de la Nouvelle-Ecosse de certaines accusations d'ingérence politique. L'honorable député de Pictou s'est attaqué à M. Duchemin à propos d'une affaire dans laquelle un nommé Currie avait été arrêté et trouvé coupable de parjure. L'impression qui m'est restée à la suite des déclarations de l'honorable député de Pictou, c'est que, au cours d'une enquête, un employé avait été trouvé coupable sur le témoignage d'un nommé Currie, qui fut subséquemment condamné pour parjure, que M. Duchemin avait été cité comme témoin du défendeur et s'était efforcé d'obtenir l'acquittement de Currie en affirmant qu'il n'avait pas prêté serment suivant les formes requises par la loi. J'ai communiqué à l'honorable député de Pictou avant la séance d'aujourd'hui la lettre dont je vais donner lecture. M. Duchemin a écrit une lettre au "Record" de Sydney, et en justice pour lui, considérant la gravité de l'accusation portée contre lui, je crois devoir donner lecture à la Chambre du contenu de cette lettre. Si le comité veut bien me prêter l'oreille un instant, je vais donner lecture de cette lettre reproduite dans le "Record" de Sydney du 16 février. Elle est ainsi conçue:

A M. le directeur du "Record".

Monsieur,—Je tiens à relever un article grossièrement diffamatoire figurant en pleine première page de votre numéro de samedi dernier sous forme d'une dépêche d'Ottawa. Il a trait à l'affaire de M. John J. McDonald, agent préventif de la douane à Sydney-Nord, accusé d'ingérence politique et dont j'avais été chargé d'instruire l'affaire en qualité de commissaire-enquêteur à Sydney-Nord, au cours de l'automne de 1912.

Votre article fait en outre allusion au témoignage d'un certain Ronald Currie, subséquemment arrêté pour parjure, trouvé coupable et condamné à la prison.

Vous dites: "La preuve contre l'accusé a été faite par un individu du nom de Currie. Elle a été représentée comme ayant été faite sous serment et le fonctionnaire a été destitué. Currie fut arrêté pour parjure, se déclara innocent et comme moyen de défense prétendit que Duchemin ne lui avait pas effectivement fait prêter serment, la formalité ordinaire de la prestation du serment n'ayant pas été observée. Le principal témoin en sa faveur fut Duchemin. Duchemin témoigna que la prestation du serment n'avait pas été accompagnée des formalités régulières à toutes les enquêtes conduites par lui".

Il n'est pas d'affirmation essentielle dans la déclaration ci-dessus qui ne soit fausse. La preuve contre le fonctionnaire en question fut faite, non seulement par Currie, mais par cinq ou six autres témoins. Je n'ajoutai pas foi au témoignage de Currie, et je ne considérai pas les déclarations des autres témoins comme suffisamment graves pour justifier la destitution de M. McDonald. Aussi ce fonctionnaire n'a-t-il pas été destitué, comme vous le prétendez, mais a été exonoré dans le rapport soumis par moi au Gouvernement, et détient encore aujourd'hui cet emploi.

Pour vous en convaincre, voici quelques extraits de mon rapport soumis au Gouvernement à la date du 15 octobre 1912:

"Le témoignage de Ronald Currie a été réfuté par celui de Joseph McPherson et de l'accusé lui-même, John J. McDonald; lesquels ont juré tous deux que l'histoire racontée par Currie était entièrement fausse à tous égards. Je suis convaincu que ces deux hommes ont dit la vérité, et je n'ai pas voulu en conséquence accepter le témoignage de M. Currie".

Voici, au reste, la conclusion de mon rapport, qui exonère M. McDonald en dépit des témoignages à charge produits contre lui.

"La seule circonstance dans laquelle, au dire d'un témoin quelconque, il se serait mêlé activement de politique, aurait été lorsque Joseph Naves fut invité à voter, et la preuve à cet égard fut tellement contradictoire et incomplète, que je ne me sens pas disposé à y trouver matière à condamnation, et il me faut conclure que l'accusation d'ingérence abusive portée contre ce fonctionnaire n'a pas été établie".

Votre assertion que le principal témoin en faveur de M. Currie, lors de la subséquente mise en accusation de ce témoin pour parjure, ne fut autre que moi, est aussi témérairement fausse que toutes les autres affirmations importantes contenues dans votre article. J'ai été cité comme témoin, non pas par l'accusé, non pas à sa décharge, mais par le ministère public, pour produire le dossier établissant le faux témoignage rendu par M. Currie devant moi, commissaire.

Votre autre affirmation que, suivant ma déposition sous serment, la prestation du serment n'avait pas, dans toutes les affaires instruites par mes soins, été accompagnée des formalités requises, est également fausse. Voici la déclaration que j'ai faite à cet égard devant le juge Finlayson: "Dans ce cas, comme dans quelques autres, où il n'était pas facile de se procurer un exemplaire de la Bible, j'ai prié le témoin de lever la main pendant que je lui donnais lecture de la formule ordinaire".

Cette forme de prestation du serment a été employée par les membres du barreau de la Nouvelle-Ecosse depuis un quart de siècle, en matière d'affidavit requis pour usage à la cour Suprême et pour l'enregistrement d'actes. M. D. D. McKenzie, qui occupait à l'enquête comme avocat de M. McDonald, n'y trouve pas à redire. Le juge Finlayson chargé d'instruire la cause en parjure contre Currie, jugea le serment effectif, et l'opinion du juge Finlayson fut maintenue par la majorité des juges de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, et finalement confirmée par le jugement unanime des juges de la cour suprême du Canada.

Dans ces conditions, vous vous rendrez compte, j'en suis sûr, de l'absurdité de votre prétention que le serment prêté par M. Currie dans cette affaire ne l'obligeait peut-être pas à dire la vérité.

La conclusion de votre article est aussi grossièrement et témérairement fausse que les parties dont je viens de parler. Vous dites: "Lorsqu'un agent électoral des conservateurs était accusé de parjure, M. Duchemin comparaissait devant le tribunal pour déclarer que le témoignage donnant lieu à l'accusation n'avait pas été rendu à la suite de la prestation régulière du serment".

Je n'ai jamais comparu devant un tribunal à la décharge de qui que ce soit accusé de parjure. J'ai rendu témoignage dans deux affaires, chaque fois appelé par le ministère public en vue d'établir la véracité de l'accusation.

Si votre déclaration à cet égard, de même que les autres contenues dans vos articles, n'est pas clairement libelleuse, c'est que je n'y comprends rien.

[M. Hazen.]

Ailleurs dans cet article, vous dites que j'ai refusé aux fonctionnaires inculpés le droit de se faire représenter par avocat. Ma réponse c'est que l'enquête conduite par moi et celle conduite par mon collègue, M. Lane, sont les seules de cette nature conduites dans la province où l'on ait permis aux accusés de se faire représenter par avocat. Des avocats ont occupé au cours de mes enquêtes de Glace-Bay, Sydney, Sydney-Nord et Sydney-Mines, en diverses circonstances. M. F. A. B. Chipman, aujourd'hui faisant partie du bureau d'avocat de M. E. M. Macdonald, de Pictou, a dans une affaire à Glace-Bay occupé pour le fonctionnaire: M. W. F. Carroll a occupé pour un autre; M. Ronald McVicar, avocat de cette ville, a occupé pour un fonctionnaire accusé au cours d'une enquête conduite par moi à Sydney. Dans l'affaire de McDonald, dont il est question ci-dessus, M. D. D. McKenzie occupa pour M. McDonald, comme il l'a fait aussi dans l'affaire du Dr Horace Rindress, membre de la commission du port de Sydney-Nord, et dans d'autres affaires à Sydney-Mines; et jamais dans aucune circonstance on ne lui a dénié le droit de comparaître pour des accusés, de contre-interroger des témoins, ou d'en citer d'autres à la décharge de l'accusé, ou de plaider leur cause devant le tribunal.

Je le répète, les commissaires-enquêteurs nommés par le gouvernement Borden ont été les premiers de cette classe d'enquêteurs, dans notre province, à permettre à des avocats d'occuper pour les fonctionnaires mis en accusation. Ce privilège fut dénié aux employés conservateurs par les commissaires à la nomination du gouvernement Laurier, à la suite du changement du gouvernement en 1896. Je ne fonde pas mon affirmation sur des ouï-dire: je le tiens de M. J. T. Ross, avocat d'Halifax, commissaire en chef chargé de semblable besogne pour le compte du gouvernement Laurier après 1896; il m'a déclaré personnellement qu'il n'avait jamais permis l'intervention d'avocats au cours d'aucune de ses enquêtes.

Mais ce que j'en dis n'est qu'en passant. Mon dessein principal en vous communiquant cet exposé des faits est de remettre au point la masse des faussetés diffamatoires contenues dans votre article de samedi relativement aux affaires de J. J. McDonald et de Currie.

Je vous prierai de publier cette lettre dans votre journal en un endroit aussi apparent que celui occupé par l'article dont la présente à pour but de rectifier les incorrections.

H. P. Duchemin.

Considérant le caractère très grave des accusations portées contre M. Duchemin par l'honorable député de Pictou et par d'autres membres de la députation, j'ai pensé qu'il ne serait que juste et raisonnable de consigner dans les pages du hansard, en regard de l'exposé de ces griefs, la déclaration faite par M. Duchemin sous sa propre signature et contenant sa version de ce qui s'est effectivement passé.

M. A. K. MACLEAN: Je conjecture que l'honorable représentant de Pictou (M. Macdonald) sera mis à même de répliquer?

M. HAZEN: Vous pouvez en être très certain, et peu importe le crédit en délibération. J'ai pensé qu'il n'était que juste et raisonnable, comme M. Duchemin ne fait

pas partie de la députation, que sa déclaration à ce sujet fût consigné dans le compte rendu des débats.

M. LEMIEUX: Quels crédits délibérons-nous ce soir?

M. ROGERS: Avec le consentement de la Chambre, ce sera le budget de l'agriculture.

M. OLIVER: C'est la première fois qu'on en saisit la Chambre.

M. ROGERS: Je ne l'ignore pas, mais je suggérais que, du consentement de la Chambre, nous pourrions permettre au ministre de l'Agriculture de commencer l'exposé de ses crédits. Si quelqu'un y trouve à redire, nous allons reprendre l'examen du budget de la douane.

M. A. K. MACLEAN: Ne pourrions-nous pas délibérer les crédits du département des Chemins de fer?

M. HAZEN: Il en est de ces crédits comme de ceux de l'Agriculture.

M. OLIVER: Si je ne me trompe, le désir des membres de la gauche est que nous reprenions la délibération des crédits de la Douane. Ils ont déjà été délibérés, et il ne saurait se soulever de doute ultérieurement quant aux droits des membres de notre parti.

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU BILL DU CHEMIN DE FER DE CALGARY A EDMONTON.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général du bill (n° 12), déposé par M. Douglas, concernant la compagnie du chemin de fer Calgary à Edmonton.

M. Blondin au fauteuil.

Sur l'article 3 (garanties).

M. LANCASTER: On avait restreint à $20,000 par mille le chiffre des obligations qu'il serait loisible à la compagnie d'émettre, et les représentants de cette dernière montrèrent, à la satisfaction du comité des chemins de fer, qu'elle ne pourrait se contenter de moins de $35,000. L'article est modifié dans ce sens.

M. OLIVER: Quels sont les délais fixés?

M. LANCASTER: Elle doit commencer les travaux dans l'année et les terminer dans les trois ans.

(Rapport est fait du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE A LA RIVIERE A LA PAIX ET A ATHABASKA.

La Chambre passe en comité à l'examen des articles du bill (n° 26), déposé par M. R. B. Bennett, tendant à constituer en corporation le compagnie du chemin de fer du Pacifique à la rivière à la Paix et à Athabaska.

M. Blondin au fauteuil.

Sur l'article 1er (Constitution en corporation.)

M. OLIVER: Où ce chemin de fer passe-t-il?

M. LANCASTER: Le tracé en est indiqué dans l'article 8 du projet de loi. Je ne sais trop comment on a oublié dans le projet de loi l'indication de la largeur de la voie, et comme il n'existe pas de largeur de voie réglementaire aux termes de la loi des chemins de fer, nous avons pris sur nous de l'indiquer ici.

M. OLIVER: Est-il accordé deux ans à à cette compagnie pour commencer les travaux?

M. LANCASTER: Comme c'est ici une nouvelle charte, les dispositions de la loi des chemins de fer à cet égard y sont applicables, et le projet ne renfermant pas de disposition spéciale au contraire, elle aura deux ans pour commencer et cinq ans pour compléter les travaux.

M. OLIVER: Où est situé le bureau chef de la compagnie?

M. LANCASTER: A Vancouver.

M. OLIVER: En ce qui regarde les lignes téléphoniques et télégraphiques, cette compagnie est-elle investie d'attributions exceptionnelles?

M. LANCASTER: Non; le bill contient les réservations municipales réglementaires quant à la pose des poteaux, et ainsi de suite, et les tarifs seront réglementés par la commission des chemins de fer.

M. OLIVER: La compagnie est-elle autorisée à exploiter des chutes d'eau?

M. LANCASTER: Aux termes de la clause réglementaire, elle est autorisée à faire l'acquisition de chutes d'eau, mais non pas par voie d'expropriation, et les droits exigés pour la fourniture de la force motrice sont soumis à l'approbation de la commission des chemins de fer.

(Rapport est fait du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL DU CHEMIN DE FER D'OTTAWA A UNGAVA.

La Chambre passe en comité à la discussion du bill (n° 37), déposé par M. Chabot, concernant la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Ungava.

M. Blondin au fauteuil.

M. OLIVER: Est-ce une nouvelle proposition?

M. LANCASTER: Non, c'est une autorisation à la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Ungava de construire, maintenir et exploiter les embranchements additionnels suivants:

Dans la direction de l'Est, à partir d'un point sur la ligne principale au nord du 49e parallèle de latitude, suivant la route la plus praticable et traversant les rivières Ashwapmouchouan, Mistassini, Péribonca, Bersimis, Outarde, Manicouagan, Pentecôte, Sainte-Marguerite, Moisie, Romaine et Natachouan, jusqu'au lac Melville, ou un point sur la frontière entre la province de Québec et le Labrador à proximité du petit bras de mer Saint-Louis ou de la rivière Saint-Charles.

Nous avons biffé tout le texte de l'article 1er faisant suite à ce que je viens de lire, parce qu'il n'était pas compatible avec les dispositions de la loi des chemins de fer et n'était pas jugé de saine législation. C'était changer la loi définissant leurs droits en matière de lignes afférentes. Toute compagnie a le loisir de construire six milles d'embranchements sans autorisation spéciale; mais si elle désire en construire davantage, elle doit s'y faire autoriser par le Parlement, et alors nous exigeons qu'elle indique la situation de ses termini.

M. LEMIEUX: Quels sont les promoteurs de l'entreprise?

M. LANCASTER: Je ne saurais le dire sans me reporter à la loi primitive. Dans le cas actuel, la compagnie ne fait que demander une extension de pouvoirs.

M. LEMIEUX: Où est le point de départ de cette voie ferrée?

M. LANCASTER: Elle part d'un point situé sur la ligne principale au nord du parallèle 49e, et se dirige vers l'Est en suivant la route la plus praticable et en traversant les rivières jusqu'au lac ou autre endroit que j'ai indiqués.

M. LEMIEUX: Je ne songe pas à entraver l'adoption de ce projet de loi, mais j'aimerais à obtenir certaines explications de la bouche de son parrain. Il me semble que c'est là une grosse entreprise. S'il n'y a pas d'inconvénients, nous pourrions remettre à plus tard la délibération du bill.

M. MACDONALD: Est-ce un renouvellement?

M. LANCASTER: La compagnie fut d'abord constituée en 1910, puis de nouveau en 1912. Il s'agit ici d'une ligne afférente que la compagnie demande l'autorisation de construire. L'article 2 a trait à l'ancienne ligne. Le paragraphe dont j'ai donné lecture spécifie les nouveaux privilèges demandés.

M. LEMIEUX: Je ne songe nullement à combattre la mesure; je suis persuadé qu'elle est excellente, mais je lisais dans les journaux récemment que certains spécialistes de Londres, Angleterre, s'intéressaient à une tentative de même nature. Il y a lieu pour nous d'être circonspects dans l'octroi de ces chartes qui parfois peuvent donner le change au public en pays lointain. J'aimerais que le parrain de ce bill fût ici pour nous en expliquer l'objet, nous dire quel est le chiffre du capital engagé, la longueur totale de la ligne, etc.

M. LANCASTER: Je suis en mesure de dire à l'honorable député exactement où passe la ligne primitive. Le passage dont j'ai donné lecture a trait à la nouvelle ligne que nous demandons l'autorisation de construire. La ligne primitive part d'un point sur la National Transcontinental, aux sources de la Gatineau, de là se rend au lac Leaf sur la baie d'Ungava, parcours d'à peu près neuf cents milles; il y a aussi un embranchement qui doit relier le lac Minto au lac Payne, soit 200 milles de plus. C'est la ligne pour l'établissement de laquelle on nous demande une prorogation de délais.

M. LEMIEUX: Avec la permission du comité, je demanderai que la 3e lecture de ce bill soit différée, car j'aimerais à obtenir des informations du parrain du bill à son égard. Je n'y suis nullement opposé; je lui donnerai probablement mon appui, mais c'est une entreprise tellement importante, que nous avons droit à de plus amples explications.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

DISCUSSION DU BILL DU CHEMIN DE FER DE THESSALON ET DU NORD.

La Chambre passe en comité à l'examen du bill (n° 39), déposé par M. Smith, concernant la compagnie du chemin de fer de Thessalon et du Nord.

M. Blondin au fauteuil.

M. OLIVER : Il y aurait lieu peut-être d'avoir quelque explication à l'égard du présent projet.

M. LANCASTER : Il s'agit d'un chemin de fer en partie construit, et par suite la compagnie n'a pas à demander une prorogation de délai pour commencer les travaux, mais elle demande une prorogation de délai pour les terminer.

Cette ligne part d'un point sur l'embranchement d'Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, à deux milles environ au nord-est de la ville de Thessalon; de là, vers le sud-ouest, jusqu'à un point dans ou près la ville de Thessalon, dans la région d'Algoma; de là, vers le nord-ouest, jusqu'à ou près la gare de Thessalon sur l'embranchement d'Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, et depuis l'un ou de l'autre de ces points, sur ledit embranchement d'Algoma, jusqu'à un point, dans la direction du nord, sur la rivière Mississauga, dans ou près le township de Gould. Voilà ce que porte la charte originale, et c'est pour l'achèvement de quoi l'on nous demande cette année une prolongation de temps.

M. MACDONALD : Je suis sûr que tous les membres du comité applaudissent à la peine que se donne le président du comité des chemins de fer relativement à ces projets de loi. Je ne laisse pas de croire toutefois que le promoteur d'un bill, celui qui désire son adoption, celui-là qui prend un intérêt quelconque à sa réussite, devrait être ici afin de fournir à la Chambre certains renseignements autres que ceux que le président est lui-même en mesure de donner. Le ministre des Chemins de fer devrait lui aussi, je crois, être ici. Sous l'ancienne administration, le comité ne disposait d'aucune loi relative à une voie ferrée sans que le ministre des Chemins de fer fût là pour répondre aux questions qui pouvaient lui être posées comme étant de sa compétence. Nous nous exposons au reproche de laisser passer des lois avec insouciance lorsque ceux qui les ont présentées ne se montrent pas pour en assurer l'adoption, et lorsque même le ministre des Chemins de fer ne se donne pas la peine de se rendre ici.

M. ROGERS : Je suis naturellement d'accord avec mon honorable ami de Pictou pour dire que le promoteur d'un bill devrait être à son siège, s'il tient à ce que passe la loi dont il s'est porté le garant en y mettant son nom mais, dans les présentes circonstances, je ne saurais être de son avis quant au ministre des Chemins de fer.

M. MACDONALD : Si le ministre est retenu hors de cette salle par la maladie, je retire cette partie de mes remarques qui le concernent.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

DISCUSSION DU BILL DU CHEMIN DE FER DE JOLIETTE AU LAC MANUAN.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 36), présenté par M. Guilbault, relatif au chemin de fer de Joliette au lac Manuan.

Présidence de M. Blondin.

M. OLIVER: Si le ministre qui, pour l'heure, dirige au nom du Gouvernement les délibérations de la Chambre voulait bien déclarer qu'en l'absence du promoteur d'un bill, ce bill sera laissé en suspens, ou si du moins il voulait bien prier la Chambre de dire ce qu'elle en pense, je crois que la députation en général applaudirait à l'opportunité d'une semblable règle. Je n'aimerais pas à entraver le vote d'une loi, mais je suis parfaitement d'accord avec mon honorable ami de Pictou, comme avec le ministre lui-même, pour ce qu'ils ont dit à cet égard. Nous votons avec un peu trop d'empressement des lois qui intéressent au plus haut point le public. Si le Gouvernement veut bien entreprendre d'établir cette règle, la gauche sera heureuse de l'appuyer.

M. LANCASTER: Je ne m'oppose point à ce que le bill soit laissé en suspens; mais, si l'honorable député le désire, je lui fournirai les explications nécessaires.

M. OLIVER: Je ne parle pas en particulier de ce bill, que je suis tout prêt à laisser passer sans explication; mais je voudrais qu'il fût établi une règle, et que tout le monde s'y conformât.

M. ROGERS: La même discussion a eu lieu l'année dernière au sujet de bills de même nature. J'ai alors déclaré qu'à mon avis, celui d'entre nous qui s'est porté garant d'une proposition de loi devrait être là pour donner à la Chambre les explications dont elle a besoin dans les circonstances. Je suis encore de cet avis, sauf que le promoteur d'un bill pourrait, s'il le préfère, charger un de ses collègues de le rem-

placer, et de fournir à la Chambre des explications qui la satisfassent. Je serais alors en droit d'attendre et d'espérer une expédition non interrompue de la besogne du comité. Autrement, si la moindre objection est soulevée par quelqu'un de la gauche, et que le promoteur du bill mis à l'étude soit absent, sans que personne soit là pour parler en son nom, nous voulons bien que le bill reste en suspens.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) n'a pas voulu, je pense, soulever des objections dans le cas actuel. Le présent bill est bien connu, puisque c'est la quatrième fois que l'on nous demande une prolongation de temps.

M. OLIVER: Le président du comité des chemins de fer (M. Lancaster) voudra bien peut-être fournir à la Chambre les explications qu'il peut donner, et, vu les circonstances, il pourrait être disposé du bill.

M. LANCASTER: Il s'agit d'une voie ferrée allant de Joliette au lac Manuan, avec prolongement de Joliette à Montréal. L'article 1er a été laissé comme il était: c'était une simple prolongation de temps: deux ans pour commencer et cinq pour finir. Pour ce qui concerne l'article 2, nous l'avons retranché, avec un autre, et nous les avons remplacés par la disposition générale de notre loi relative aux lignes télégraphiques. Nous protégeons les municipalités en décrétant que la compagnie, sans leur consentement, n'élèvera aucune construction et n'érigera point de poteaux sur la voie publique. Nous en avons fait une charte modèle.

M. OLIVER: Est-ce que l'on y demande des pouvoirs relatifs à des lignes téléphoniques?

M. LANCASTER: Non.

M. A.-H. CLARKE: A-t-il été fait quelques travaux en vertu de cette charte?

M. LANCASTER: Nous le croyons.

M. R.-B. BENNETT: Il a été dit devant le comité que l'on avait dépensé beaucoup d'argent, et que le tracé est fait sur une distance de 69 milles. Ce chemin est, nous a-t-on dit, un chemin de colonisation dans la province de Québec.

M. LANCASTER: On a suffisamment montré que l'on était sincère.

(Il est fait rapport du bill, lequel est lu pour la 3e fois et est adopté.)

[M. Rogers.]

DISCUSSION DU BILL DE LA ESQUIMALT AND NANAIMO RAILWAY COMPANY.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 42), présenté par M. Shepherd, relatif à la Esquimalt and Nanaimo Railway Company.

Présidence de M. Blondin.

M. OLIVER: Quel est l'objet de ce bill?

M. LANCASTER: Il s'agit du renouvellement d'une charte embrassant les lignes suivantes: de Kamloops au canal d'Alberni, par la voie de Campbellford; de Comox au canal d'Alberni, par la voie de Cumberland; de la rivière de l'Anglais au canal d'Alberni; de Duncan à Alberni, par la voie de la vallée de Cowichan; de Comox à la rivière Campbell; d'Esquimalt à Nanaïmo; et un embranchement a été concédé en 1912 depuis le bras septentrional de la rivière de l'Huître jusqu'à la baie Hardy sur la côté occidentale de l'île de Vancouver. On nous demande le renouvellement de ces droits et le comité consent à une prolongation de deux ans pour commencer les travaux et de cinq ans pour les finir. Le bill n'a reçu aucune modification depuis qu'il a été imprimé, sauf que nous y avons ajouté un article, qui est la disposition générale relative à la voie publique.

M. OLIVER: C'est là le seul amendement.

M. LANCASTER: Oui; la compagnie ne dispose d'aucune chute d'eau, et rien de cette sorte ne lui est accordé.

(Il est fait rapport du bill, lequel subit sa 3e lecture et est adopté.)

DISCUSSION DU BILL DE LA ERIE, LONDON AND TILLSONBURG RAILWAY COMPANY.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 46), présenté par M. Murphy, relatif à la Erie London and Tilsonburg Railway Company.

Présidence de M. Blondin.

M. LANCASTER: Cette charte se rapporte à une ligne s'étendant de Port-Burwell à London, par Aylmer, et depuis un point entre Port-Burwell et Aylmer jusqu'à Tillsonburg. Elle a été renouvelée deux fois, et cette fois-ci est la troisième. L'article 1er n'a subi aucune modification. Quant à l'article 2, l'ancien bill donnait à la compagnie, re-

lativement à des chutes d'eau, des pouvoirs plus étendus que nous n'en accordons maintenant. Nous avons en conséquence imposé, pour condition à un renouvellement de cette charte, que la compagnie se contenterait de la disposition générale. Nous abrogeons les articles de cette charte relatifs à ce point, de même que celui qui regarde les délais, et nous y insérons trois articles qui sont d'application générale.

(Il est fait rapport du bill, lequel subit sa 3e lecture et est adopté.)

DISCUSSION DU BILL DE LA PEACE RIVER TRAMWAY AND NAVIGATION COMPANY.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 48), présenté par M. R. B. Bennett, tendant à constituer légalement la Peace River Tramway and Navigation Company.

Présidence de M. Blondin.

Sur l'article 9 (voie autorisée).

M. LANCASTER: Il a été apporté à cet article une modification relative à la largeur de la voie. Je ne sais pourquoi, mais on nous a demandé la permission de donner à la voie une largeur de trois pieds, ce que nous n'avons pas pu faire, puisque, en pareil cas, elle échapperait à la juridiction de la commission des chemins de fer. Ont été retranchés les mots "devant être exploité au moyen de la vapeur, de l'électricité ou autre force motrice", attendu que la loi des chemins de fer a une disposition sur ce point. Pour rendre l'article plus explicite et faire cesser toute incertitude quant à la route, nous avons, à deux ou trois endroits, supprimé les mots "ou près". L'article modifié maintenant est ainsi conçu:

La compagnie peut établir, construire et mettre en service une voie ferrée de la largeur de quatre pieds huit pouces et demi à partir d'un point à Smith's Landing, sur la rivière des Esclaves; de là, le long de la rive ouest de cette rivière jusqu'à Fort-Smith, dans les territoires du Nord-Ouest; à partir aussi d'un point au sud des rapides Vermillon à ou près la rivière de la Paix; de là, vers l'est le long de la rive nord de la rivière de la Paix jusqu'à un point sur cette rivière au nord des chutes Vermillon, dans la province d'Alberta.

L'intention générale de la charte n'est pas changée, mais les termes prêtent à moins d'incertitude et rendent plus facile d'indiquer le tracé au moyen de cartes.

Sur l'article 12 (obligations).

M. LANCASTER: Le bill original portait que les obligations émises par la compagnie ne dépasseraient point $50,000 par mille; nous avons pensé que c'était trop, et la limite a été mise à $30,000 par mille.

Sur l'article 17 (accords avec d'autres compagnies.)

M. OLIVER: Quelle est la longueur de la ligne aux rapides Vermillon?

M. R. B. BENNETT: Elle est, nous a-t-on dit, de quelques milles seulement. Le côté de l'entreprise qui regarde la navigation a été l'objet de vives instances de la part de ceux qui avaient charge du bill devant le comité; c'est-à-dire M. Thompson et M. Law. L'idée de la compagnie est de se ménager un moyen de tourner plus facilement les rapides à l'aide de forces électriques.

M. OLIVER: Passé les rapides Vermillon, quelle est la longueur de la ligne projetée?

M. BENNETT: La longueur que l'on a mentionnée est, je crois, de seize milles; autrement, je n'en sais rien.

M. OLIVER: Cette longueur devrait, je crois, être établie. Ces sections de la voie ont pour but de combler les lacunes qui existent dans la navigation de la rivière des Esclaves et de la rivière de la Paix. Il se trouve que j'ai une connaissance personnelle de la longueur qu'il faut à cette ligne sur la rivière des Esclaves, depuis Smith's-Landing jusqu'à Fort-Smith. Ici, la compagnie est autorisée à ne construire que seize milles de voie. Quant à ce bout de chemin que l'on destine à servir comme d'un moyen pour franchir les chutes Vermillon, je ne vois pas que l'on ait fixé dans le bill le point de départ et le point d'arrivée. On ne dit rien non plus quant à la longueur précise de cette ligne.

M. R. B. BENNETT: Je me plais à dire que le comité des chemins de fer a fixé à un million le capital de la compagnie, et que, à ma demande, on a réduit de 50 à 30 milles dollars le chiffre des obligations qu'elle pourra émettre par mille. Ce capital est destiné à l'établissement d'un tramway et des travaux relatifs à la navigation. J'ai pensé que la distance à couvrir n'était pas bien grande; mais je veux bien croire que l'honorable député d'Edmonton en sait plus long que moi là-dessus. Ces messieurs dont j'ai donné les noms tantôt ont déclaré devant le comité que la distance à couvrir pour relier ces deux points déterminerait la longueur de la route.

M. OLIVER: Ce bout de chemin que l'on va établir autour des chutes Vermillon se

trouve dans la circonscription que je représente. Je veux bien que l'on autorise la compagnie à bâtir; mais en lui donnant des pouvoirs spéciaux, dans un but déterminé, et ce comité devrait, je le lui demande à titre de représentant de cette région, assigner des limites à l'exercice de ces pouvoirs.

M. R. B. BENNETT: Comme je l'ai dit, je ne sais personnellement rien de cette affaire. Mon nom est là uniquement pour les fins de la présentation du bill, et pour les renseignements que l'on peut avoir à demander. Je suggérerais de laisser la chose en suspens jusqu'à ce que l'on puisse obtenir des promoteurs du bill le renseignement que demande l'honorable député.

M. OLIVER: Je le désirerais, car je ne crois pas qu'il soit bon de donner à la compagnie des pouvoirs aussi indéfinis que ceux-là. Je crois que l'on devrait dire exactement combien de milles de voie ferrée on se propose de bâtir, et de quel point à quel point la voie sera posée.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

DISCUSSION DU BILL DE LA CENTRAL RAILWAY COMPANY OF CANADA.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 52), présenté par M. W. H. Bennett, relatif à la Central Railway Company of Canada.

Présidence de M. Blondin.

M. LANCASTER: C'est là une vieille connaissance à laquelle nous avons donné une tournure qui l'empêchera de faire du mal. Ce bill a été présenté l'année dernière. On demandait la prolongation de plusieurs chartes qui auraient donné à la compagnie le droit d'instituer des poursuites relativement à des concessions de terres par d'anciennes lois provinciales. Les gouvernements des provinces de Québec et d'Ontario se sont opposés à cela, de même que des membres du parlement fédéral. La Chambre a été presque unanime à déclarer que le bill ne passerait point si les promoteurs ne s'engageaient à abandonner toute réclamation de cette sorte comme condition d'un renouvellement. Le chemin de fer de Carillon à Grenville est à peu près la seule partie de ces lignes qui ait été construite. A la demande du comité des chemins de fer et de la Chambre, je me suis rendu à Toronto pour y discuter avec les autorités de la province et leurs avocats, comme aussi avec des représentants de la province de Québec, toute la situation, et nous avons rédigé un article qui devait empêcher la compagnie d'élever aucune réclamation de cette nature. Tout le monde a paru satisfait de la chose, et un nouveau bill a été présenté l'année dernière au Sénat avec cette disposition, de manière à nous permettre de l'adopter quand il viendrait devant la Chambre. Mais le Sénat a rejeté cet article, et nous avons, par suite, laissé tomber le projet de loi, sans même l'envoyer au comité des chemins de fer, vu que, sans cette disposition, il ne nous a pas paru opportun de l'adopter. Nous insérons en tête de l'article premier: "Subordonnément aux stipulations de l'article 3 de cette loi", ainsi conçu:

Il est par les présentes expressément déclaré et décrété que la Central Railway Company of Canada, non plus que l'Ottawa River Railway Company, ni la Ottawa Railway Company, ni aucun des ayants cause de l'une quelconque des dites compagnies, ni aucune autre compagnie ou personne que ce soit, n'auront droit à une concession ou à des concessions de terres en vertu des dispositions des statuts de l'ancienne province du Canada, 19 et 20 Victoria, chapitre 112, et 24 Victoria, chapitres 80 et 87, ou d'aucunes d'elles, ni d'aucune loi modifiant ou les remplaçant, ni d'aucun autre statut ou loi du Canada ou quelqu'une des provinces du Canada.

Puis nous avons ajouté trois articles ordinaires relatifs aux chutes d'eau et à l'empire municipal des grandes routes.

(Il est fait rapport du bill, lequel subit sa 3e lecture et est adopté.)

3e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (n° 34), présenté par M. Jameson, relatif à la Dominion Atlantic Railway Company.

Le 2e (n° 44), présenté par M. Stevens, relatif à la Vancouver Life Insurance Company, of Vancouver, B. C., et pour changer son nom en celui de The Vancouver Life Insurance Company.

Le 3e (n° 14), présenté par M. A. K. Maclean, relatif à la Eastern Canada Savings and Loan Company, Limited, et pour changer son nom en celui de The Eastern Canada Savings and Loan Company.

Le 4e (n° 24), présenté par M. Baker, relatif à la Canadian Railway Accident Insurance Company, et pour changer son nom en celui de The Globe Indemnity Company of Canada.

Le 5e (n° 49), présenté par M. McCraney, relatif à la Saskatchewan Central Railway Company.

2e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (n° 72), présenté par M. R. B. Bennett, relatif à la Calgary and Fernie Railway Company.

Le 2e (n° 73), présenté par M. Currie, relatif à la Canadian Northern Railway Company.

Le 3e (n° 74), présenté par M. G. V. White, relatif au Central-Ontario Railway.

Le 4e (n° 75), présenté par M. W. F. Sharpe, relatif à la Continental Fire Insurance Company of Canada.

Le 5e (n° 76), présenté par M. Lavallée, tendant à constituer légalement les Sœurs de la Charité de l'Hôpital de Saint-Antoine du Pas.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides, sous la présidence de M. Blondin.

Douanes—Appointements et frais de voyages des inspecteurs des ports et des autres employés au service des inspections et au service préventif, y compris appointements et dépenses se rattachant au conseil des douanes, $335,000.

M. McCRANEY: Je désirerais appeler l'attention de l'honorable ministre des Douanes (M. Reid) sur certains faits se rattachant au renvoi du ci-devant sous-percepteur à Rosthern, dans la Saskatchewan, et savoir de lui si je peux obtenir des renseignements sur les circonstances dans lesquelles sont démis les employés de l'Etat, et quelle est la pratique à cet égard. Dans les premiers mois de 1911, le prédécesseur du ministre actuel décidait d'établir un bureau de sous-percepteur à Rosthern. Le bureau devait être ouvert incessamment; mais, comme il y avait déjà à Rosthern une sous-agence des terres, M. Paterson, le ministre des Douanes d'alors, pensa qu'il valait mieux nommer pour sous-percepteur des douanes le sous-agent des terres, et, comme celui-ci dans le temps recevait un traitement de $600 par année, la proposition fut faite de le nommer également sous-percepteur des douanes, avec traitement de $300. Etant malade, le sous-agent des terres n'a pas pu ouvrir à Rosthern ce bureau de douane. Cette maladie s'est continuée jusqu'au milieu de l'été et s'est terminée par le décès de M. McGregor, le sous-agent des terres. Appelé au mois d'août à le remplacer à ce titre, M. Tobia Unruh recevait, le 14, ordre d'ouvrir à Rosthern le bureau de douane en question. Je vois au rapport de l'auditeur général que le traitement de M. Unruh a commencé le 1er septembre 1911, et qu'il s'est continué, sur le pied de $300 par année, jusqu'à sa démission le 14 octobre 1912. On me dit qu'après les élections fédérales de 1911, quand il devint connu qu'il y aurait un changement de ministère, M. Unruh est allé voir le président de l'association conservatrice à Rosthern, et lui a demandé s'il allait être démis. On assura M. Unruh qu'il ne le serait pas.

L'une des raisons qu'il avança pour obtenir ce renseignement, c'est qu'il avait l'intention de louer un édifice pour les bureaux de la sous-agence des terres fédérales et de la perception des douanes. Lorsqu'on lui eût donné l'assurance qu'il ne serait pas destitué, il déménagea dans ses nouveaux bureaux. J'ai posé une question au ministre à ce propos le 9 février, et voici ma question et la réponse qu'il y a faite, telles qu'elles sont reproduites dans les débats:

M. McCRANEY:

Pour quelle raison Tobias Unruh a-t-il été destitué comme sous-agent des terres fédérales et percepteur des douanes à Rosthen, Sask.?

M. J. D. REID: 1. Tobias Unruh a été révoqué comme sous-percepteur des douanes à Rosthern, Sask., parce qu'il n'avait jamais été nommé d'une façon permanente à la position qu'il a occupée temporairement à partir du 4 août 1911, et parce que Donald Maclean, candidat aux dernières élections fédérales, l'a accusé d'avoir pris une part active aux dernières élections fédérale et provinciale.

M. Unruh fut apparemment destitué au mois d'octobre 1912, et M. E. St. George Hodgson fut nommé à sa place sous-percepteur. D'après le rapport de l'auditeur général, il semblerait que M. Hodgson fut payé pour le premier mois seulement sur le pied d'un traitement de $300 par année; mais que moins d'un mois après le renvoi d'office de M. Unruh, son traitement fut porté de $300 à $600 par année. Le dernier rapport du percepteur des douanes établit que le revenu annuel de ce bureau de perception est dans le voisinage de $3,500. De plus, je suis informé que l'on n'a tenu aucune enquête relativement aux accusations d'ingérence politique, qui furent portées contre M. Unruh, par M. Maclean, le candidat conservateur battu aux dernières élections. Je voudrais savoir du ministre si, dans les cas où un député ou un candidat conservateur battu, portent des accusations contre un fonctionnaire, ce n'est pas la coutume de tenir une enquête, et dans l'affirmative, pourquoi n'y en a-t-il pas eu une dans le cas de M. Unruh? On

me répondra peut-être que ce monsieur n'était pas nommé de façon permanente à la position qu'il occupait; mais il ne faut pas perdre de vue tout de même qu'il était un employé permanent du ministère de l'Intérieur, en sa qualité de sous-agent des terres, et s'il s'est rendu coupable d'ingérence politique en tant que sous-agent, il est également coupable en sa qualité de sous-percepteur des douanes. Je soumets respectueusement que M. Unruh, qu'il fût employé permanent du ministère des douanes ou non, par le fait qu'il était nommé d'une façon permanente aux fonctions de sous-agent des terres, avait le droit d'exiger une enquête avant d'être révoqué. Je suis informé que, dans plusieurs cas semblables, on s'est contenté de demander au fonctionnaire visé, s'il s'était rendu coupable d'ingérence politique, et si l'accusé répondait dans l'affirmative, on lui faisait simplement une semonce en l'avertissant de ne plus recommencer. Je désirerais beaucoup entendre le ministre déclarer à la Chambre quelle est la coutume suivie en semblable occurrence. Je ne suis pas particulièrement intéressé, quant au cas de MM. Unruh et Hodgson; mais je désirerais savoir ce à quoi peuvent s'attendre les fonctionnaires, et si l'on est décidé de traiter d'une manière différente les employés civils qui se rendent coupables d'ingérence politique selon qu'ils sont conservateurs ou libéraux.

M. REID: M. Unruh a été nommé sur la foi d'une lettre de l'honorable M. Paterson, au mois d'août 1911, ou quelque temps après la dissolution du Parlement.

M. McCRANEY: Après la dissolution des Chambres?

M. REID: Oui. Si l'honorable député avait fait partie de la Chambre en 1896, il se rappellerait que la même question a été soulevée à cette époque. Un bon nombre de fonctionnaires avaient été nommés par le gouvernement conservateur, après la dissolution du Parlement, mais ces nominations furent annulées et ils furent destitués sommairement sans qu'aucunes accusations eussent été portées contre eux. M. Unruh a été nommé temporairement sur la foi d'une lettre de l'honorable M. Paterson, sujet à être renvoyé du service en aucun temps selon le bon plaisir du ministre. A part cela, ce monsieur a été accusé d'ingérence politique et le ministère de l'Intérieur l'a révoqué de ses fonctions. Je n'ai pas hésité à le renvoyer du service, parce que sa nomination avait été faite après la dissolution du Parlement, et conséquemment, elle n'avait pas la validité qu'elle aurait eue, si la chose avait été faite avant que le gouvernement ne cessât d'être en office. L'honorable député désire savoir quelle ligne de conduite j'entends suivre à propos des destitutions dans mon ministère? A part deux ou trois exceptions, j'ai toujours exigé que le député du comté assumât la responsabilité, lorsqu'on a accusé un fonctionnaire de s'être mêlé de politique. Des deux côtés de la Chambre, la règle établie veut que, du moment qu'un député porte une accusation de cette nature contre un fonctionnaire, on accepte sa déclaration et l'employé est démis de ses fonctions.

Dans plusieurs autres cas, lorsque les accusations ont été portées par d'autres personnes, par exemple dans des comtés qui sont représentés par des députés de l'opposition, nous avons presque toujours tenu des enquêtes. Le cas qui nous occupe en ce moment est une exception. Le fonctionnaire en question avait déjà été destitué par le département de l'Intérieur. Je me suis cru parfaitement justifiable de faire les changements dont on se plaint, vu que M. Unruh avait déjà été démis de ses fonctions de sous-agent des terres, qu'il avait été accusé d'ingérence politique et que sa nomination avait été faite après que le Parlement eût été dissous.

M. McCRANEY: Je ferai remarquer à mon honorable ami, s'il veut bien me le permettre, que son exposé des faits relativement à la coutume qui a été suivie en 1896 est quelque peu inexat. Je suis entièrement en faveur du principe qu'un gouvernement qui vient de subir une défaite aux polls n'a pas le droit de caser ses amis politiques avant d'abandonner les rênes du pouvoir. Ce fut la règle qui a été suivie en 1896, et je ne trouve pas à redire contre la règle qui a été appliquée en 1911. En 1896, un certain nombre de conseils du roi et d'autres fonctionnaires, qui avaient été nommés par le gouvernement conservateur, furent laissés de côté par le parti libéral. La même chose ne s'est peut-être pas produite en 1911, parce qu'il y avait un bon précédent que l'on pouvait invoquer contre cette coutume. Mon honorable ami a déclaré que ces nominations ont été faites après la dissolution du Parlement, et même que certaines nominations sujettes à caution ont été effectuées après la défaite du Gouvernement. La raison pour laquelle elles étaient inadmissibles ne résidait pas dans le fait qu'elles eussent été faites après la dissolution des Chambres; mais bien parce que le Gouvernement

d'alors venait de subir une défaite aux mains des électeurs qui lui avaient signifié leur manque de confiance en lui. Je ne m'oppose nullement à la mise en force du principe auquel l'honorable ministre a fait allusion relativement aux nominations faites par un Gouvernement qui vient de perdre le pouvoir. Dans le cas que nous discutons, le ministre donne une raison que je dois accepter; c'est que dans ce cas particulier M. Unruh n'était pas un fonctionnaire permanent, qu'il avait déjà été destitué de ses fonctions de sous-agent des terres, et que c'est pour cela qu'il l'a renvoyé du service.

Le ministre dit qu'il prend la parole du député d'un comté, s'il est conservateur, ou du candidat battu, selon le cas. Le député ou le candidat assument la responsabilité quant à l'exactitude des faits qu'ils allèguent. Si l'accusation provient de n'importe quelle autre source, et si le cas est soumis au ministère, il ordonne alors qu'une enquête soit tenue. Si l'enquête révèle que c'est un cas d'ingérence politique, que fait alors le ministre? Signifie-t-il son congé au fonctionnaire en défaut, ou bien, dit-il: "Ne le faites plus"? Voilà ce que je veux savoir, car je crains fort que la coutume suivie par le Gouvernement consiste simplement à admonester ses amis et à destituer ses adversaires. Si nous devons avoir un service civil, qui serve à quelque chose, les employés doivent être traités avec justice en tout et partout. Un fonctionnaire qui s'est rendu coupable d'ingérence politique, ne mérite pas, selon moi, de rester dans le service civil. Quant à M. Unruh, je ne sais pas si, oui ou non, il s'est mêlé de politique en 1911? S'il a pris part aux élections, il en a été bien puni. M. Maclean a prétendu qu'il s'est rendu coupable d'ingérence politique aux cours des élections provinciales de 1912. Je ne crois pas cela du tout. A ce moment-là, M. Unruh savait fort bien qu'il était au service du Gouvernement conservateur, et j'hésite à croire qu'il ait été assez imprudent pour mettre sa position en jeu, en prenant part à la lutte. Cet homme n'est pas riche; il tenait un petit magasin, qu'il a abandonné pour accepter cette position. Après l'arrivée au pouvoir du Gouvernement actuel, fort de l'assurance qu'il avait reçue de l'association conservatrice de ne pas être dérangé, il fit des dépenses pour se monter un bureau. Après sa destitution, il a été contraint de retourner dans le commerce et d'adopter un genre de vie tout à fait différent. Le ministre aurait-il l'obligeance de me dire quelle coutume il prit relativement aux fonctionnaires conservateurs qui se rendent coupables de la même offense? Se content-t-il de les admonester et de les laisser en fonctions, ou bien les renvoie-t-il du service comme les libéraux?

M. J. D. REID: Je n'ai encore jamais eu un cas de ce genre signalé à mon attention; jamais les honorables députés de l'opposition ne m'ont fourni l'occasion de juger un tel cas, de sorte qu'il m'est assez difficile de répondre à la question de mon honorable ami, à moins qu'il ne me donne d'autres détails quant au cas auquel il vient de faire allusion. A mon sens, l'on ne devrait pas tant se plaindre des destitutions de fonctionnaires dans l'Ouest. Si la mémoire ne me fait pas défaut, il n'y a pas eu une seule destitution en Colombie-Anglaise et il n'y en a eu qu'une dans l'Alberta depuis que les conservateurs ont pris les rênes du pouvoir. En Saskatchewan, deux fonctionnaires ont été destitués: l'un à Rosthern et l'autre à Humboldt, je crois. L'employé de Humboldt avait été nommé avant la dissolution du Parlement, et, si je me rappelle bien, il fut accusé d'ingérence politique. Une enquête eut lieu, et sur le rapport des commissaires-enquêteurs, ce partisan politique fut démis de ses fonctions. Je peux me tromper en déclarant que ce sont là les deux seules destitutions que nous ayons faites; mais, en tout cas, il n'y en a certainement pas eu plus de trois ou quatre, dans le plus. Je ne vois donc pas en quoi l'honorable député pourrait avoir raison de se plaindre des destitutions, en tant que sa province est concernée. Si l'on a des plaintes de la nature de celles mentionnées par l'honorable député à faire contre des conservateurs qui se seraient mêlés activement de politique, qu'on porte des accusations comme l'ont fait les députés conservateurs; nous ferons une enquête, et je serai alors en état d'en annoncer les résultats à la lumière des témoignages qui seront apportés au soutien des accusations.

M. McCRANEY: Je serais fort surpris si mon honorable ami n'a pas étudié ce sujet plus sérieusement qu'il n'a voulu nous le laisser voir, ce soir. Je crains beaucoup que sa politique ne consiste simplement à chasser les fonctionnaires libéraux, quand il se contente d'avertir les conservateurs de ne plus s'y laisser prendre ou encore de les laisser faire. Je puis signaler un cas de ce genre à mon honorable ami. L'éditeur de "l'Enterprise" de Rosthern est M. S. T. Willoughby, qui est en même temps le secrétaire de l'association conservatrice de l'endroit. Si le ministre veut bien se fier à un rapport paru

dans ce journal, il constatera que le percepteur des douanes, qui est actuellement en fonctions à Rosthern, a pris part à une réunion politique à ce dernier endroit. Je citerai, si on veut bien me le permettre, la partie des minutes de cette assemblée, qui se rapporte au sujet que nous discutons en ce moment. L'article est intitulé: "Les conservateurs cherchent à obtenir des faveurs à Ottawa", et il est ainsi conçu:

Il y avait une nombreuse assistance à l'assemblée annuelle de l'association conservatrice de la ville de Rosthern, qui eu lieu mardi soir, le 27 janvier, à l'hôtel de ville. Après l'élection des officiers, M. Braden a annoncé à l'assemblée que l'association faisait des efforts afin d'obtenir certaines choses du Gouvernement du Dominion.

Entre toutes, la principale était l'agrandissement de la ferme expérimentale, afin que l'on puisse donner des démonstrations, quant à la culture mixte et à l'élevage des bestiaux. D'après des conversations personnelles qu'il a eues avec des fonctionnaires, M. Braden a bon espoir que cette demande sera exaucée. L'association s'est également occupée de faire ouvrir à la colonisation la réserve indienne de Duck-Lake. Mais la situation est sous la haute main par les Indiens eux-mêmes, et selon M. Braden, le département ne peut rien faire tant qu'on n'aura pas obtenu leur assentiment à ce projet. Il a aussi été question de deux ou trois autres questions qui intéressent beaucoup Rosthern; mais il est probablement plus sage de ne pas les rendre publiques pour le moment.

Maintenant, si le ministre veut bien lire le rapport de cette assemblée, il constatera que les propositions de M. Braden ont été appuyées de discours prononcés par MM. J. D. Brown et John Hann. Je ne lirai pas ces discours, en dépit de l'intérêt qu'ils pourraient offrir. M. Hodgson, percepteur des douanes, nommé au traitement de $600 par année et qui a reçu une augmentation moins d'un mois après son entrée en fonctions, le sous-agent des terres et le maire Hodgson, de Rosthern, étaient tous présents à cette assemlée. Ils étaient tous représentés par une seule et même personne, et voici ce que dit le compte rendu à propos de ce personnage:

Le maire Hodgson a exhorté vivement l'assemblée à envoyer une délégation à Ottawa, afin d'insister auprès du Gouvernement et obtenir les diverses faveurs que nous avons déjà mentionnées. D'après ce que comprend M. Hodson, les perspectives de succès sont des plus brillantes, particulièrement en ce qui regarde deux des demandes précitées.

Si le ministre veut bien continuer la lecture de ce compte rendu, il trouvera encore l'extrait suivant:

Après beaucoup de discussion, les messieurs dont les noms suivent ont été choisis pour former la délégation qui doit se rendre à Ottawa: Président, M. Braden; vice-président, A. P. Siebert; le maire Hodgson, J. D. Brown et J. A. Sanderson. La députation comprend donc le maire de Rosthern et M. J. D. Brown, le président du Board of Trade. Toutefois, on a décidé de demander à la ville et au Board of Trade d'approuver ces nominations; on a considéré que cette délégation est très influente.

Eh bien! je soumets ce compte rendu à l'attention du ministre. L'"Enterprise" de Rosthern est un journal qui jouit d'une excellente réputation. M. Willoughby le dirige d'une façon tout à fait indépendante des partis. Comme le ministre peut le constater par la liste des officiers, il est le secrétaire de l'association conservatrice, et c'est lui-même qui a fait le compte rendu de cette réunion. Maintenant, que l'honorable ministre me permette de lui poser une question. Qu'entend-il faire à M. Hodgson s'il est vrai qu'il était présent à cette assemblée? Je n'ai aucun doute qu'il va répondre dans l'affirmative; car c'est là une affaire de notoriété publique. Alors est-ce que le ministre va prendre sur lui de dire à M. Hodgson: "Votre conduite en cette circonstance a soulevé une assez longue discussion au Parlement; vous êtes un homme intelligent, de sorte que vous auriez dû savoir que votre place n'était pas là; je me vois donc dans l'obligation de vous destituer de vos fonctions"; ou bien va-t-il simplement lui dire: "N'y retournez plus"?

M. REID: Il s'agissait d'une réunion d'affaires?

M. McCRANEY: De l'association conservatrice.

M. REID: Cette assemblée avait été convoquée dans le but de discuter des questions d'intérêt public à Rosthern, et M. Hodgson, qui est le maire de la ville, avait aussi été invité, sans aucun doute, afin que l'on pût se consulter avec lui et qu'il fasse tout ce qui était en son pouvoir dans l'intérêt de la ville. L'honorable député prétend-il que parce que M. Hodgson est maire de la ville il prend part aux luttes politiques? Parce que, si c'est...

M. McCRANEY: Mon honorable ami connaît bien mieux que cela. Je n'ai jamais dit qu'un citoyen ne puisse être maire et conservateur en même temps. Tout ce que j'ai dit, c'est qu'il ne peut en même temps occuper un emploi public et faire partie d'une association politique.

M. REID: Il n'y a rien dans ce compte rendu qui indique qu'il soit membre actif

de l'association. Il est maire de la ville et on l'a invité à assister à cette assemblée. D'après le journal, c'était une réunion de conservateurs, mais il y a assisté en sa qualité de maire, afin d'y discuter des questions d'intérêt public. Il n'y a là rien qui laisse soupçonner qu'il fasse partie de l'exécutif du parti conservateur, à Rosthern. S'il en était autrement, il devrait cesser de . . .

M. McCRANEY: Evidemment, c'est là la réponse du ministre. Il dira à M. Hodgson: "N'y retournez plus."

M. REID: Il ne peut pas s'occuper de politique, puisqu'il n'y a pas d'élections.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. REID: Je ne vois pas bien en quoi ce compte rendu démontre qu'il s'occupe de politique.

M. McCRANEY: Le ministre m'a trompé dans mon attente, bien que je doive ajouter que je n'en suis pas surpris outre mesure. S'il veut bien jeter de nouveau les yeux sur ce compte rendu, il constatera que la principale question débattue à cette réunion, ce fut l'élection des officiers. Le ministre a déclaré que l'assemblée avait été convoquée pour discuter les questions d'intérêt public; mais pouvez-vous me dire quel est le parti politique qui ne s'occupe pas de questions publiques à ses réunions? Je sais que c'est la coutume suivie par les associations libérales; nous travaillons toujours pour le public.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. McCRANEY: Et je suis certain que l'honorable ministre dira la même chose du parti conservateur. Si le maire de Rosthern eût été libéral, il n'aurait jamais été invité à prendre part à cette réunion; mais M. Hodgson s'y est rendu tout naturellement. Plus que n'importe quel autre, il est responsable de la révocation de M. Unruh; c'est un organisateur dévoué et il a hérité de sa position. Il était donc à cette réunion et il a été choisi comme délégué par l'association conservatrice, afin d'avoir une entrevue avec mon honorable ami (M. Reid) relativement aux besoins du district de Rosthern. Il était présent à l'assemblée lorsqu'on le choisit et il accepta séance tenante. Mais ici, les choses prennent la tournure à laquelle je m'attendais; le ministre prétend maintenant qu'il faut être en pleine lutte électorale pour qu'un fonctionnaire puisse être accusé d'ingérence politique et admettre pour tomber sous le coup de la loi, il faudrait qu'il soit assez imprudent pour se laisser admettre dans le comité exécutif d'une association de parti. A mon sens, mon honorable ami ne peut trouver un cas plus flagrant que celui d'un homme intelligent qui se rend coupable d'ingérence politique. Je ne lui demande pas de me croire sur parole; je lui fournis un document public; plus que cela, il peut faire confirmer ces faits par M. Hudgson lui-même. Je le déclare, le cas de M. Unruh me laisse assez indifférent. S'il me demandait d'essayer de le faire réinstaller, je lui répondrais que ses chances sont loin d'être bonnes, et je ne lui conseillerais pas de retourner de nouveau dans cette galère. Les personnalités de MM. Unruh et Hodgson n'ont rien à faire avec le débat actuel; mais je veux tout simplement savoir si ces deux messieurs vont être traités de la même façon. Si les fonctionnaires ne doivent pas être traités sur un pied d'égalité, nous avons le droit de le savoir. Si nous avons l'intention de reformer le service civil, et à l'intérieur et à l'extérieur, nous devons établir une ligne de démarcation, et tous les fonctionnaires doivent s'attendre à être traités avec justice. Mon honorable ami me répond souvent qu'il s'agit de représailles, que les libéraux ont fait la même chose lorsqu'ils sont arrivés au pouvoir en 1896, et que les conservateurs ne font que suivre leur exemple. Cet argument, loin d'être une excuse, est de nature à empirer la situation; car alors il crée un précédent qui pourrait être cité contre l'honorable ministre plus tard, et je dois dire de suite que je le regretterais infiniment. D'un bout à l'autre du pays, les employés sont révoqués du service civil, sur les dénonciations de candidats qui ont mordu la poussière aux dernières élections. Je ne m'oppose pas à cette manière d'agir; mais je prétends que le ministre devrait être juste sur toute la ligne. Je regrette que l'honorable ministre n'ait pas cru de son devoir de faire d'autres déclarations que celles que nous venons d'entendre.

M. REID: Si l'on s'en rapporte au compte rendu de l'"Enterprise", une réunion de l'association conservatrice a été tenue, et voici ce qu'il dit:

> Les officiers dont les noms suivent ont été élus: Président honoraire, l'honorable R. L. Borden; vice-président honoraire, l'honorable W. D. Willoughby; président, Geo. Braden; vice-président, A. P. Siebert; secrétaire-trésorier, S. T. Willoughby. Comité exécutif: J. D. Brown, John Hann, J. E. McKenzie, F. V. Reilly, J. A. Sanderson et D. A. Seibert.

A la face même de ce compte rendu, l'honorable député admettra sans doute que M. Hodgson n'a jamais été élu membre du comité exécutif de cette association. Il déclare qu'après l'élection des officiers, ceux qui assistaient à l'assemblée discutèrent des moyens à prendre pour engager le Gouvernement à faire quelque chose pour Rosthern. La première chose que l'on fit ensuite, ce fut d'inviter le maire Hodgson à prendre la parole. Quel homme mieux qualifié auraient-ils pu inviter? Le maire de la ville était l'homme tout désigné, puisqu'il s'agissait de discuter des questions publiques qui intéressaient la municipalité de Rosthern.

M. MACDONALD: Etes-vous bien sur que l'on ait envoyé chercher le maire?

M. REID: Je m'en rapporte au compte rendu du journal que j'ai devant moi. Il continue:

> Après beaucoup de discussion, les messieurs dont les noms suivent furent choisis pour faire partie de la délégation qui doit se rendre à Ottawa: Président, M. Braden; vice-président A. P. Siebert; le maire Hodgson, J. D. Brown et J. A. Sanderson.

L'assemblée confirma la nomination de ces messieurs. Selon le compte rendu du journal, M. Hodgson fut nommé à cette réunion pour aller avec la députation à Ottawa, afin de faire ce qu'il pourrait dans l'intérêt de la ville de Rosthern. L'honorable député reproche à M. Hodgson d'être venu ici dans un tel but.

M. McCRANEY: Pas du tout.

M. REID: Les électeurs de Rosthern sauront, je l'espère, apprécier l'attitude de mon honorable ami à ce sujet.

L'honorable député se plaint de révocations d'employés des douanes en Saskatchewan et en Alberta. Si dans les autres ministères on n'a pas révoqué plus de fonctionnaires que je ne l'ai fait, l'honorable député ne saurait se plaindre à bon droit. De l'Ouest il m'est venu force réclamations de gens qui se plaignent que nous n'avons pas révoqué assez d'employés. Il y a, au service des douanes, en ces deux provinces, nombre de fonctionnaires des douanes qui auraient été révoqués, si les députés ou les candidats eussent agi d'après les renseignements qu'on leur avait donnés ou les représentations qu'on leur avait faites. Quand l'honorable député saura qu'en Alberta on n'a révoqué qu'un seul fonctionnaire des douanes, et qu'en Saskatchewan seulement deux, il ne sera guère autorisé à se plaindre. Ce compte rendu de l'"Enterprise" est le seul document que puisse invoquer l'honorable député pour prouver que M. Hodgson se soit immiscé dans la politique depuis sa nomination et cette preuve n'a guère de valeur. On a appelé M. Hodgson à cette assemblée et il s'y est rendu, non pas pour faire de la politique, mais bien à titre de maire, afin de s'employer dans l'intérêt de Rosthern, et maintenant voilà que l'honorable député fait un crime à M. Hodgson d'être venu à Ottawa, dans l'intérêt de cette ville.

M. McCRANEY: Le ministre manque de loyauté. Il essaie de m'imputer la paternité de deux affirmations; d'abord, que j'ai reproché aux membres de l'association conservatrice d'être venus à Ottawa pour conférer avec le ministre.

M. REID: L'honorable député a reproché au maire son voyage à Ottawa.

M. McCRANEY: Non pas. Je ne conteste nullement aux membres de l'association conservatrice le droit de venir ici; nous sommes toujours bien aises de les voir. Je ne m'oppose pas à ce que le maire vienne à la capitale; il en avait parfaitement le droit. Le ministre le sait parfaitement, il ne me répugne nullement que le maire Hodgson vienne ici. Le droit que je conteste au maire Hodgson, à titre d'agent des terres domaniales et de sous-percepteur des douanes, c'est de s'être rendu à une asemblée conservatrice et d'y avoir pris part. L'honorable ministre se met en frais d'imagination et nous raconte comment on invita le maire Hodgson et que celui-ci, dans sa candeur, se rendit à l'assemblée et y prit part à titre de maire. Seul le conseil avait droit de donner mission à M. Hodgson de venir à Ottawa, à titre de maire de la ville. Que le ministre jette un coup d'œil sur le rapport, et il se convaincra que cette association conservatrice nomme Hodgson et demande au conseil de ratifier la nomination. Je ne reproche pas au conseil d'avoir ratifié la nomination du maire et de l'avoir envoyé en mission à Ottawa; mais je prétends que cela met en lumière les agissements de l'association conservatrice.

M. J. T. STEWART: Le conseil a-t-il ratifié la nomination?

M. McCRANEY: Je ne saurais dire; que sa nomination ait été ratifiée ou non, le maire serait venu ici quand même. Si le ministre désire s'éclairer davantage à cet égard, il peut le faire en se mettant en communication avec M. Hodgson. M. Hodgson est homme à le renseigner sur les faits, sans qu'il faille demander de déclaration prévue par le statut, et le ministre

peut sans crainte ajouter foi à ce qu'affirmera ce monsieur sur l'exactitude du compte rendu en question. Le ministre le fera-t-il, ou croit-il que la chose en vaille la peine? S'il le fait et qu'il constate que le compte rendu est exact en substance, quelle initiative prendra-t-il? Répétera-t-il sa parole de ce soir: "Peu importe!" Dira-t-il à M. Hodgson: "Vous avez violé un des principes adopté par le Gouvernement: nous ne tolèrerons pas que les fonctionnaires de l'Etat s'immiscent dans les affaires politiques.

M. WILCOX: Qu'on me permette de rappeler un fait analogue à l'affaire dont l'honorable député a saisi cette Chambre. Le comité s'en souvient, en 1909, je vins ici, à titre d'élu d'Essex-nord. Peu après, le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) visita Windsor. Entre la date de l'élection partielle et l'élection générale, les ministres se miltiplièrent; il y eut grande réunion des clans au comté d'Essex, et on promit de construire des docks, quais, édifices publics et le reste. Le ministre des Travaux publics visita Windsor où s'étaient réunis nombre d'hommes en vue, entre autres le percepteur des douanes, le docteur J. Smith. Le comité le sait, Windsor figure au sixième rang parmi les grands ports du Canada, et en 1910 les recettes de ce bureau de douane s'élevèrent à $2,400,000. Un an après l'élection générale, les recettes montèrent à $5,000,000. M. Smith est encore percepteur des douanes. Je n'ai jamais proposé au ministère de le révoquer, bien qu'il se fût rendu coupable de la même faute que celle signalée par l'honorable député.

L'assemblée en question eut lieu le samedi, 27 août, entre l'élection partielle et l'élection générale qui approchait et sur les résultats de laquelle les libéraux fondaient de grandes espérances. Au sujet de cette assemblée, le "Weekly Report", fidèle organe des ministériels, dit:

Le docteur J. A. Smith, un des citoyens de Windsor, qui déploient le plus d'énergie dans leur réclame en faveur du progrès de cette ville, a prononcé un excellent discours, appuyé sur des faits et des chiffres, qui a commandé l'attention du docteur Pugsley. Un nouvel édifice fédéral et un quai public sont deux choses dont le besoin se fait chaque jour sentir, dit le docteur Smith. Depuis quelques années, j'ai senti le besoin de nouvelles installations dans le bureau de poste de la ville et j'ai demandé l'agrandissement du bâtiment. Il me parvient tous les jours des plaintes de la part de la population de Windsor. Il arrive ici tous les jours des marchandises, sans qu'il y existe de docks pour leur déchargement. Il faut effectuer le déchargement à Walkerville. Les conditions sont certainement défectueuses, dit-il en conclusion.

Le même journal ajoute:

Le docteur J. A. Smith, percepteur des douanes à Windsor, au cours d'une interview avec le "Record", ce matin, a été interrogé au sujet des bonnes nouvelles d'Ottawa: "Oui, dit-il, je suis des plus heureux. Voilà six ans que je fais une croisade en ce sens et j'ai toujours espéré que nos efforts aboutiraient au succès. Les grands progrès réalisés au sens commercial par Windsor demandaient cette consécration".

Je pose la question au ministre: en quoi l'attitude du sous-percepteur des douanes de Rosthern en portant la parole devant une assemblée est-elle plus digne de censure que celle du docteur Smith, percepteur de Windsor. Je n'affirme pas que l'un ou l'autre de ces messieurs ait commis de faute.

M. McCRANEY: L'honorable député puise-t-il ses faits dans le compte rendu de l'association libérale de Windsor, ou d'un journal quelconque?

M. WILCOX: J'emprunte ces faits au compte rendu d'une assemblée à laquelle M. Pugsley assistait, afin d'y annoncer des nouvelles bien propres à réjouir le parti libéral de cette ville.

M. McCRANEY: Il n'y a pas lieu de discuter trop sérieusement l'argument de l'honorable député, car je crois plutôt qu'il est en veine de badiner. Le ministre des Travaux publics était sans doute venu rencontrer tous les citoyens de Windsor.

M. NEELY: En prêtant l'oreille au compte rendu de cette assemblée politique à Rosthern, convoquée dans le but de procéder à l'élection du bureau pour l'expédition d'autres affaires, je n'y puis rien trouver qui cadre avec la parole du ministre affirmant que M. Hodgson a été invité à cette assemblée. Le ministre a-t-il puisé ce renseignement dans l'article en question.

M. REID: C'est là l'interprétation qui s'est dégagée pour moi de la lecture de l'article.

M. NEELY: Puisque le ministre se met ainsi en frais d'imagination pour interpréter une simple affirmation de l'article paru dans le journal en question, c'est qu'il cherche à tirer le meilleur parti possible d'une mauvaise cause. Il y a quelque temps, j'ai demandé le dépôt d'un dossier se rattachant à la révocation du sous-percepteur des douanes au bureau de douane de Hum-

boldt. Comme il ne s'agit pas d'un dossier volumineux, il aurait dû être déposé avant aujourd'hui.

M. REID: Ce rapport a été terminé aujourd'hui même et il sera déposé demain.

M. NEELY: C'est vraiment charmant, surtout au moment où se discute le budget des douanes, ce soir. Peut-être l'année prochaine aurai-je l'occasion de discuter la révocation de ce fonctionnaire. Le ministre affirme qu'il s'est montré bon prince à l'endroit des fonctionnaires en Saskatchewan. Certes, ce n'est pas envers Humboldt qu'il a fait preuve de bienveillance, puisqu'il a révoqué le seul percepteur de ce comté, au bureau de douane de Humboldt, M. James G. Richardson. Le ministre dit que sans doute M. Richardson a été révoqué pour ingérence politique. Je suppose qu'il est convaincu de la chose; mais si l'on faisait enquête sur les agissements de M. Richardson, je tiendrais à lire la preuve testimoniale relative à la conduite de M. Richardson. Quant à l'élection de 1911, je sais de science certaine que M. Richardson, au début de la campagne, vint faire visite à ses amis de l'Est et qu'il ne retourna chez lui que sur le midi, le jour du scrutin. A coup sûr, il n'a pas sollicité de suffrages des électeurs, et j'ignore en faveur de quel candidat il a exprimé son suffrage. Je sais qu'il compte dans l'Est nombre de parents et d'amis à tendances conservatrices. J'en ai presque la certitude, il a voté dans les deux sens, aux élections, vu que c'est un homme d'une grande largeur de vues; et depuis qu'il a accepté la charge de percepteur des douanes à Humboldt, je ne sache pas qu'il ait fait de politique active, au cours des élections. Force sera au ministre de citer quelque autre exemple, s'il veut établir la comparaison avec l'affaire mentionnée par le député de Saskatoon. En matière de révocations de fonctionnaires de l'Etat dans l'Ouest canadien, le Gouvernement, depuis son accession au pouvoir, a tenu une conduite vraiment scandaleuse. Au début de ma carrière parlementaire ici, le premier incident que je notai fut la nomination à titre d'agent des terres à Humboldt d'un homme à tendances conservatrices bien connues. Je ne suppose pas qu'il ait jamais exprimé une seule fois son suffrage en faveur des libéraux. Fils de M. Norquay, ancien premier ministre, il fut nommé à ce poste par le député d'Hamilton (M. Oliver). Ce n'est pas le moment de discuter les affaires du ministère de l'Intérieur; elles reviendront plus tard sur le tapis, quand le ministre (M. Roche) nous soumettra son budget.

[M. Neeley.]

M. ROCHE: Est-ce que le fonctionnaire mentionné par le député de Humboldt n'avait pas été au service de l'Etat depuis plusieurs années avant de recevoir cet avancement?

M. NEELY: Il était au service de l'Etat; bien loin d'être congédié, il reçut de l'avancement et du poste de sous-agent il passa à celui d'agent au bureau de douane de Humboldt, position qu'il n'avait jamais occupée sous les régimes précédents. Le député d'Essex (M. Wilcox) nous dit qu'il n'a pas proposé la révocation de ce percepteur, bien que ce dernier, au dire de l'honorable député, eût joué un rôle très prononcé en pressant l'ancien ministre des Travaux publics sous le régime précédent de faire certaines choses pour la ville de Windsor. Je connais nombre de gestes magnifiques esquissés par des députés conservateurs. Je pourrais citer, entre autres, le geste magnanime du député de Selkirk (M. Bradbury). Il était généralement admis, avant la dernière élection, que le député de Selkirk aurait du fil à retordre dans son comté. Il eut une assez faible pluralité, juste assez pour se faire élire. Quelques mois après l'élection, il poussa la bonté, la bienveillance, la magnanimité au point de proposer que le président d'élection, chargé de cette fonction par l'ancien gouvernement libéral, fût nommé agent des Indiens dans son comté.

Une VOIX: Le président d'élection avait-il fait son rapport à ce moment?

M. NEELY: Le rapport avait été présenté à cette époque.

M. BRADBURY: L'honorable député veut-il insinuer que le président d'élection ait commis quelque acte répréhensible?

M. NEELY: Non. Seulement, je ne voulais pas permettre au député d'Essex de cueillir tous les lauriers au bénéfice de la droite. Le député d'Essex a réellement fait un geste héroïque, en déclarant ici qu'il n'avait pas proposé la décapitation du docteur Smith. Je rappelle au député d'Essex qu'un jour un de ses collègues de droite lui dama le pion, prit sous son aile le président d'élection nommé par l'ancien Gouvernement et le nomma à un poste de l'Etat quelques mois après l'élection. Il ne faut pas que le député d'Essex revendique tout l'honneur, toute la gloire. Au sujet de cette affaire d'Humboldt, le ministre devrait nous éclairer au sujet des raisons qui ont motivé la révocation de M. Richardson. Il conviendrait que le ministre nous éclairât aujourd'hui; car, demain, il sera trop tard. Si le

ministre ne peut le faire maintenant, l'occasion favorable se présentera sans doute plus tard, avant que l'étude de son budget ne soit terminée.

M. REID: J'ai envoyé chercher le dossier et nous l'aurons sans doute dans quelques minutes. S'il est possible de l'obtenir ce soir même, pour l'édification de l'honorable député, je l'obtiendrai. Au demeurant, nous aurons amplement le temps de discuter l'affaire avant que l'étude de mes évaluations budgétaires ne soit terminée; car je ne demanderai pas au comité de voter tous ces articles. Nous réserverons un article de mon budget, afin de pouvoir discuter tout ce qui se rattache aux douanes.

M. McKAY: En toute justice pour M. Hodgson, je dois dire qu'à mon avis, l'assemblée en question, dans la mesure où il y a participé, n'avait pas de caractère politique, puisqu'il y a pris part, à titre de maire de la ville, pour discuter une question qui était alors débattue. Plusieurs autres libéraux en vue assistèrent, me dit-on, à cette assemblée. Le député de Saskatoon (M. McCraney) connaît quelques-uns de ces libéraux en vue. M. J. D. Brown, paraît-il, assistait à cette assemblée, et il en résulta qu'on adopta des vœux censés exprimer l'avis du conseil municipal, de l'association conservatrice et de la chambre de commerce. Voilà tout ce que je puis affirmer. Quant à la députation qui est venue me voir, M. Hodgson était le représentant de la ville et il y figurait quelques libéraux bien connus, M. Bashford et M. J. D. Brown.

M. McCRANEY: Mon collègue ne prétend pas sans doute que J. D. Brown soit un libéral. Il est un des membres de l'exécutif conservateur.

M. McKAY: Je crois savoir que bien qu'il ait assisté à cette assemblée il est libéral. J'apprends pour la première fois qu'il est conservateur. J'ai toujours jusqu'ici été convaincu que M. Brown était libéral.

M. McCRANEY: M. Bashford n'a pas assisté à cette assemblée.

M. McKAY: Je n'affirme pas qu'il y ait pris part; je dis seulement que ces messieurs se sont réunis pour discuter des questions intéressant Rosthern et que la députation avec des libéraux, tels que M. Bashford, qui ne s'étaeint pas ralliés au parti conservateur vinrent me voir au sujet de ces affaires, ce qui prouve qu'à leurs yeux les questions qu'on débattait n'avaient aucun caractère politique, mais n'intéressaient que la ville et qu'en pareille matière l'association conservatrice, le conseil municipal, la Chambre de commerce et les libéraux en général faisaient cause commune.

M. W. H. BENNETT: Dans l'intérêt de la municipalité.

M. McKAY: Précisément, et M. Hodgson surveillait les intérêts de la ville.

M. McCRANEY: Je tiens en haute estime l'opinion de mon honorable collègue; mais lorsqu'il donne libre carrière à son imagination et soulève des difficultés pour prouver que M. Hodgson n'est venu à cette assemblée que dans le seul but d'exprimer son opinion comme maire, je ne saurais me ranger à son avis. M. Hodgson arriva un des premiers à l'assemblée: voilà ce qui est, voilà ce qu'il pense de ce conservateur. L'honorable député m'apprend que M. J. D. Brown n'était pas présent. En 1911, M. J. D. Brown me fit une lutte acharnée. A cette élection, j'obtins une majorité de 45 voix à Rosthern. M. Brown prêta son appui au député libéral qui représente aujourd'hui Rosthern à l'assemblée provinciale, et celui-ci obtint une majorité de 30 voix, avec l'appui de M. Brown. M. Brown est devenu adhérent de l'association conservatrice, et c'est fort heureux pour le parti libéral.

M. McKAY: Quand M. Brown prêta son aide au député de Saskatoon, n'appuyait-il pas un libéral indépendant?

M. McCRANEY: Non; il n'était nullement libéral, mais il travaillait de concert avec les conservateurs.

M. McKAY: Je n'affirme pas que M. Brown ait fait acte de présence à l'assemblée en question; je dis qu'il est venu me voir, accompagné de plusieurs autres libéraux.

M. MACDONALD: Le ministre des Douanes semble avoir obtenu du Nord-Ouest, au moyen de la télégraphie sans fil, quelque renseignement lui suggérant que l'association conservatrice, une fois constituée en assemblée, a décidé de faire venir M. Hodgson qui paraît être le "poohbah" des conservateurs là-bas et prêt à accepter toutes les charges devenues vacantes. Cette déduction du ministre semble quelque peu forcée et n'est pas autorisée. Il suffit d'avoir prêté l'oreille à la discussion et lu le compte rendu du journal en question, pour demeurer convaincu que M. Hodgson était là dès le début. Le ministre semble en train de révéler une étonnante fertilité d'imagination et il faudra qu'il mette une sourdine à cette tendance, s'il continue à chercher ainsi des

expédients pour se tirer d'embarras, quand on lui demande pourquoi il ne révoque pas les fonctionnaires conservateurs, quand ils font de la politique. Ce que je tiens à lui rappeler en ce moment, c'est l'attitude prise par un de ses grands enquêteurs, en ne révoquant pas un fonctionnaire. Cet après-midi, au moment de la suspension de nos travaux, alors que la plupart des députés avaient quitté la salle des délibérations, le ministre de la Marine nous lut une longue déclaration de M. Duchemin, en réponse à une certaine dépêche télégraphique parue dans le "Sydney Record", relativement à un débat qui s'est déroulé ici vendredi dernier, au sujet d'une enquête tenue sur lss agissement de mon homonyme, un M. Macdonald, de Sydney-nord.

Au cours de cette enquête, un témoin du nom de Curry fit une déposition qui lui valut des poursuites pour parjure et l'incarcération au pénitencier. J'ai fait à cet égard une déclaration qui a paru au compte rendu des Débats, et comme on avait expédié, par voie télégraphique, aux journaux de Sydney un sommaire inexact de cette déclaration, voilà qu'aussitôt M. Duchemin court se faire imprimer. Dans la déclaration dont le ministre nous a donné lecture, cet après-midi, il nous dit que M. Macdonald n'a pas été révoqué, et comme personne ici n'avait jamais affirmé pareille chose, cette déclaration a peu d'importance. Puis il affirme qu'il n'a jamais proposé la révocation de M. Macdonald. C'est à fort bon droit qu'il n'a pas proposé la révocation de M. Macdonald: c'est que, le lendemain du jour où ce témoin, Curry, avait fait sa déposition, il fut arrêté pour parjure et il y eut mandat d'arrêt délivré contre lui, puis toutes les poursuites aboutirent à l'avortement. M. Duchemin, qui se fait un si grand titre de gloire de n'avoir pas proposé la révocation, après qu'il eût contemplé ce spectacle du principal témoin en route pour le pénitencier, comprit qu'il était préférable de ne pas faire de rapport concluant à la révocation de ce fonctionnaire. En outre, M. Duchemin, comme on l'a déclaré, nie qu'il ait été témoin pour la défense; or, en réalité, s'il n'a pas été régulièrement assigné à comparaître comme témoin pour la défense, il n'en a pas moins été son principal témoin, parce que c'est sur son témoignage que s'est appuyé le juge pour réserver l'affaire. En réalité, c'est sur le témoignage de M. Duchemin que le défendeur a pu porter son affaire devant la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, et plus tard devant la cour suprême du Canada, et c'est sur son témoignage qu'a roulé toute la plaidoirie.

Il était réellement un témoin pour la défense, bien qu'il ait été appelé pour la couronne. Dans cette lettre que le ministre de la Marine a lue avec tant de plaisir cet après-midi, quand il n'y avait personne pour lui répondre, M. Duchemin nous dit que la formalité du serment administré par lui était la même qui avait été administrée depuis vingt-cinq ans par tous les commissaires de la cour suprême en Nouvelle-Ecosse. Comme ce monsieur ne réside en Nouvelle-Ecosse que depuis douze ou treize ans, il ne sait absolument rien de ce qui s'est passé il y a vingt-cinq ans, et lui, en qualité de juge d'un tribunal, nommé solennellement par un décret du conseil en vertu des dispositions d'un statut du parlement du Canada, s'il préside un tribunal, fait-il ce que ferait un commissaire qui recevrait simplement un affidavit? Il ne recevait pas d'affidavit, il présidait un tribunal, et je dois dire qu'il n'y a jamais eu un tribunal dans la province de la Nouvelle-Ecosse, depuis le tribunal le plus inférieur présidé par un juge de paix jusqu'à la cour suprême de la province, dans lequel un serment ait été administré depuis les derniers vingt-cinq ou cinquante ans sans que le témoin n'ait baisé la Bible. Voyons comment cet homme a accompli sa tâche. J'ai à la main le "Eastern Law Reporter", et en réponse au ministre de la Marine, je lirai ce que M. le juge Graham nous dit de la manière dont M. Duchemin a rempli ses devoirs. M. le juge Graham, dans un jugement long et très élaboré, déclare que M. Duchemin n'a pas administré le serment régulièrement et que personnellement (le juge en chef Townshend était d'accord avec lui) il trouvait que Curry n'avait pas commis de parjure, par suite de la méthode employée par M. Duchemin pour administrer le serment:

> Il est constaté que le défenseur a prêté serment en levant sa main droite sans qu'on lui ait demandé s'il avait objection à prêter serment d'une façon régulière. C'est le témoignage rendu par le commissaire lui-même dans le procès pour parjure, ou plutôt une partie de son témoignage dans cette cause.

Ce grand officier judiciaire interrogé pour savoir si le témoignage avait été donné sous serment, commence à témoigner en faveur de la couronne en facilitant la cause de la défense, ce qu'il a fait réellement. Il a répondu ainsi:

> D. Le témoignage a-t-il été donné sous serment?
> R. Sous serment je pense, bien qu'une petite

question ait été soulevée à ce sujet. On ne s'est pas servi d'un exemplaire de la Bible. Dans quelques cas, lorsqu'on n'avait pas les Ecritures sous la main, j'ai demandé au témoin de lever sa main droite et j'ai lu la formule à cet homme. C'est ce qui a été fait dans ce cas.

Cet enquêteur voulait que le tribunal sût, d'après ces paroles, qu'il avait l'habitude d'administrer le serment en donnant un exemplaire des Ecritures au témoin, bien qu'il soit évident d'après sa déclaration qu'il ne portait pas une copie des Ecritures avec lui et qu'un grand nombre de ces enquêtes étaient tenues dans les salles du comité conservateur et dans d'autres locaux de ce genre où on n'a pas toujours la Bible sous la main. Dans sa lettre, il tient à dire que pendant vingt-cinq ans des gens ont voyagé dans la Nouvelle-Ecosse pour administrer des serments sans avoir de Testament, mais il voulait faire croire au tribunal qu'il avait toujours désiré avoir une copie des Ecritures et que s'il n'y en avait pas à sa disposition il demandait au témoin de lever sa main droite. Je cite le témoignage:

D. Dites ce qui a été fait?—R. J'ai demandé au témoin de lever la main droite et je lui ai lu cette formule: "Le témoignage que vous rendrez dans cette enquête sera la vérité, toute la vérité et rien que la vérité et que Dieu vous soit en aide".

D. Et il a levé sa main?—R. Il a levé sa main droite.

Par le tribunal:

D. Je suppose, M. Duchemin, que vous avez fixé vous même la manière que vous adopteriez pour lui faire prêter serment?—R. Oui, je n'ai posé aucune question.

D. Vous avez fixé vous même la manière avec laquelle il prêterait le serment?—R. Oui, en réalité, à ce moment.

M. Duchemin a été examiné en transquestion par M. Maddin qui établissait un terrain solide pour demander que la cause fût réservée, parce qu'il savait que son client avait été reconnu coupable de faux témoignage en vue de faire perdre sa place, s'il le pouvait, à un employé des douanes. M. Maddin a dit alors:

Vous ne lui avez pas demandé s'il préférait prêter serment sur la Bible; si c'était une question de conscience?

M. Duchemin répondit:

Non, je ne lui ai posé aucune question. Je ne lui ai donné aucune option. Aucun choix. Aucune question ne lui a été posée.

C'est l'histoire de M. Duchemin et c'est le témoignage sur lequel l'avocat de Curry, après sa condamnation, après la sentence qui l'envoyait au pénitencier, a demandé à la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, que cette condamnation fût annulée. Il réussit à convaincre deux juges du tribunal à se prononcer en sa faveur. La majorité du tribunal décida néanmoins que le serment ayant été administré "pro forma", c'était un serment pour lequel un cas de faux témoignage pouvait être invoqué, s'il y avait réellement eu parjure. Ce monsieur a essayé de citer dans sa lettre certains cas pour lesquels il avait permis l'emploi d'un avocat. Il dit qu'il permit à mon honorable ami de Cap-Breton-nord et Victoria (M. McKenzie) de paraître devant lui dans ce cas et dans d'autres. Dans mon comté, où il est venu tenir une enquête, il a effrayé pour le restant de leurs jours une demi-douzaine de pauvres chefs d'équipe qui voulaient savoir s'ils pourraient oui ou non avoir le concours d'un avocat. Il leur a dit: Non, il ne leur est pas permis de paraître à cette enquête. Que dit-il lui-même dans une lettre au ministre de la Marine et des Pêcheries? A la question n° 1, inscrite au Feuilleton et dans laquelle mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) demande un renseignement au sujet d'une lettre de M. Duchemin, se trouve la déclaration suivante:

A propos de l'exclusion d'un avocat, je dois dire que je me suis conformé aux instructions qui m'ont été données par d'autres départements.

En même temps que ce monsieur de Sydney s'efforce de prouver qu'il a été très juste en permettant le concours d'un avocat, il écrit au ministre de la Marine et des Pêcheries qui passe en revue cette question comme il l'a fait cet après-midi, qu'il a exclu l'avocat parce qu'il avait reçu de plusieurs départements les instructions pour agir ainsi, au mépris de la loi, au mépris du statut en vertu duquel il a été nommé et qui prévoit que toute personne accusée d'un semblable délit a le droit d'avoir un avocat pour prendre ses intérêts. Il dit ensuite que des commissaires ont été nommés il y a quinze ans et qu'un avocat n'a pas paru devant eux. En réponse à cela, il faut dire, qu'à cette époque, la loi ne le permettait pas. Les dispositions du statut en vertu duquel M. Duchemin a dirigé ses enquêtes ont été complètement ignorées par lui. Les seuls cas pour lesquels il a permis à un avocat d'être présent sont ceux qu'il a cités dans sa lettre. Dans 75 pour 100 des cas, il a résolument exclu les avocats. Quel est le secret de toute l'affaire? Je ne crois pas que mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries savait cet après-midi que M. Curry, qui a été trouvé coupable de parjure par la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, dans cette accusation portée contre McDonald, l'officier de douanes, après que cette sentence avait été confirmée par la cour suprême du Canada, avait bénéficié de la libération

conditionnelle, signée par le ministre de la Justice. Je ne sais pas si le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui a profité cet après-midi de l'absence de quelques-uns d'entre nous intéressés à l'affaire, pour lire le document de M. Duchemin, savait que ce nommé Curry, condamné comme parjure, avait été libéré il y a trois semaines par un arrêté de suspension de sentence pris par le ministre de la Justice après toutes les procédures légales que pouvait faire une organisation conservatrice dans la province de la Nouvelle-Ecosse. En ce qui touche à l'affaire Curry, je donne cela comme réponse au ministre de la Marine et des Pêcheries et à la lettre qu'il a lue cet après-midi.

M. RHODES: Chacun reconnaît que la session est très monotone, et nos honorables adversaires ont beaucoup modifié leur attitude combative de l'an dernier. Il semble qu'ils sont devenus conscients eux-mêmes de ce fait et c'est pourquoi le vendredi soir ils se permettent de tirer quelque pétard en souvenir de leur attitude combative de l'an dernier. Je ne me propose pas de discuter l'affaire McDonald très longuement. L'honorable député de Pictou a pris dix ou quinze minutes pour nous expliquer que M. Duchemin, qui dirigeait une enquête en Nouvelle-Ecosse, n'avait pas pu administrer régulièrement un serment et il a cité la décision rendue par le juge Graham pour montrer que M. Duchemin n'avait pas administré régulièrement le serment.

M. MACDONALD : Ce n'était pas cela du tout.

M. RHODES : Le serment a dû être régulièrement administré ou il n'y aurait pas eu accusation de parjure.

M. MACDONALD : Vous ne pouvez pas ergoter de cette façon.

M. RHODES : L'honorable député de Pictou est passé maître en ergotage. Dans tous les cas, je ne vois pas la force de son argumentation, parce que toute la cause portait sur ce fait qu'un parjure avait été commis, d'où il découle naturellement que le serment avait été régulièrement administré. L'honorable député de Pictou a parlé de l'enquête dans le cas de Macdonald. L'honorable député de Cap-Breton nord (M. McKenzie) était présent, m'a-t-on dit, à titre d'avocat pour M. McDonald.

M. McKENZIE: Je n'y ai pas assisté du tout. Je suis arrivé à l'enquête après que cet homme eût été examiné.

M. RHODES: J'accepte immédiatement la parole de l'honorable député. Mes renseignements m'avaient appris le contraire. Allant au fond des choses, nous savons très bien ici que les honorables députés de l'opposition jouent un rôle politique quand ils discutent en Chambre la manière dont certaines révocations ont été faites. Mais les masses populaires pourraient peut-être croire qu'il y a quelque chose de vrai dans ces discussions du vendredi soir qui ont été inaugurées par nos honorables amis. Du moins l'administration peut en retirer quelque mérite. Elle a ordonné des enquêtes dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Il y en a eu quelques-unes dans mon comté et je puis dire qu'aucune révocation n'a eu lieu si les preuves n'étaient pas claires et sérieuses. Je possède des lettres de mécontentement de mes partisans ou de mes amis se plaignant que M. Duchemin n'avait pas fait de révocation après des preuves qui lui avaient été soumises, mais qu'il n'avait pas trouvées suffisantes. Qu'est-il advenu quand les honorables députés de l'opposition sont arrivés au pouvoir en 1896? Y a-t-il eu quelque enquête dans la Nouvelle-Ecosse?

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. RHODES: J'entends "oh oh" de l'autre côté de la Chambre et l'argument si souvent répété du "tu quoque." Je ne tiens pas un seul instant à justifier les actes de l'administration d'aujourd'hui par ceux de la précédente administration. Mais je veux parler de ce qu'elle a fait comme preuve du manque de sincérité des objections soulevées ce soir par nos adversaires. Pour ne prendre qu'un département seulement, dans le comté de Cumberland, environ huit officiers des douanes ont été révoqués, dont quelques-uns étaient au service depuis beaucoup d'années, et dans aucun cas il n'y a eu enquête ou même l'ombre d'une enquête. J'ai fait une motion pour obtenir un relevé des révocations dans Cumberland et permettez-moi d'en parler seulement en ce qu'il a trait à des révocations dans le département des Douanes.

La première révocation fut celle d'Alexander Wilson, sous-percepteur des douanes à Pugwash. Il est entré dans le service des douanes le 16 janvier 1872. Sans pouvoir le préciser, il a été dans le service durant quatre ans. A la date du 18 juin 1897, il a été révoqué pour ingérence active dans la politique. Il n'y a pas eu de dépenses à payer, parce qu'il n'y a pas eu d'enquête. Il n'y a pas de traces dans les dossiers qui indiquent par qui les accusations ont été faites. Je me souviens que, hier soir ou avant-hier soir, on a soulevé des objections sérieuses parce que le ministre ne

pouvait pas dire sur la recommandation de qui une nomination avait été faite. Mais il n'y a absolument rien dans les dossiers qui indique pourquoi certaines révocations ont eu lieu, telle que celle dont je viens de parler. La deuxième a été celle de Ch. E. Kerr, sous-percepteur des douanes à Wallace (N.-E.). Il est entré au service des douanes le 2 décembre 1884. Le 26 octobre 1897 il a été révoqué pour ingérence active dans la politique à la suite d'accusations portées par M. J. H. Logan, député. Il n'y a pas eu de dépenses à payer, car il n'y a pas eu d'enquête. Le troisième cas est celui de Robert B. Murray, sous-percepteur des douanes à Springhill (N.-E.). Il est entré au service des douanes le 1er juillet 1893, ce qui indique qu'il est resté environ quatre ans dans le service. Le 24 septembre 1897 il a été révoqué pour cause d'ingérence politique. Il n'y a pas eu de dépenses à payer, parce qu'il n'y a pas eu d'enquête et il n'y a rien dans les dossiers officiels qui indique par qui les plaintes ont été portées. Le quatrième cas est celui de T. R. Lowe, sous-percepteur des donanes à Tignish (N.-E.) qui est entré au service des douanes le 14 janvier 1888. Le 13 septembre 1897 il a été révoqué pour ingérence politique active. Il n'y a pas eu de dépenses, parce qu'il n'y a pas eu d'enquête et il n'y a rien dans les dossiers officiels qui montre par qui les accusations ont été portées. Le cinquième cas est celui de M. I. T. Forrest, surveillant douanier à Amherst-Point (N.-E.). Il est entré dans le service des douanes le 23 octobre 1886. Je ne sais pas ce qui a amené nos honorables adversaires à employer un peu de délicatesse dans cette révocation.

Il n'ont pas simplement levé la hache et décapité cet employé, ils ont déclaré qu'il n'était pas nécessaire d'avoir de douanier à cet endroit et alors on s'est privé de ses services le 7 janvier 1898. Le sixième cas est celui de John Moffat, sous-percepteur des douanes à Joggins (N.-E.). Il est entré au service des douanes le 11 mai 1864. Cela indique qu'il a fait partie du service public pendant trente-trois ans et je peux dire vraiment, parce que je connais la famille de cet homme et que j'ai pris des informations dans la région, qu'on ne peut pas trouver dans tout le Canada un meilleur serviteur public; c'est un homme de la plus grande moralité, qui était respecté et honoré de tous et qui jouissait d'une très bonne réputation dans sa localité. Il a été révoqué après trente-trois ans par un décret en conseil pour ingérence politique active. Il n'y a pas eu de dépenses à payer, parce qu'il n'y a pas eu d'enquête et il n'y a rien dans le dossier pour indiquer qui a porté l'accusation. Le septième cas est celui de James Kerr, sous-percepteur des douanes à Port-Greville (N.-E.), qui est entré dans le service des douanes le 12 septembre 1886, ce qui indique qu'il a fait partie du service pendant environ onze ans. A la date du 10 septembre 1897, il a été révoqué pour ingérence politique active, à la suite d'accusations portées par M. H. J. Logan, député. Il n'y a pas eu de dépenses, parce qu'aucune enquête n'a eu lieu. Le huitième cas est celui de Mark Phinney, surveillant douanier à West-Bay (N.-E.). On a mis longtemps pour le révoquer, parce qu'on a eu beaucoup de difficultés à trouver une raison justificative de sa révocation, mais finalement on lui a tranché la tête. Ainsi, dans Cumberland seulement, après les élections de 1896, on a révoqué huit sous-percepteurs des douanes. On a fait un nettoyage général, à part quelques-uns qui ont été laissés pour les besoins de la stratégie politique. Il n'y a eu ni enquête, ni satisfaction donnée.

Pour quelques cas, la correspondance est pitoyable—ce sont des lettres de quelques-uns de ces employés qui étaient dans le service public depuis des années et qui ont été soudainement privés de ce qu'ils regardaient régulièrement comme un moyen d'existence et sans qu'on leur eût donné aucun soulagement. Il n'y a rien dans les dossiers qui montre que les conservateurs, malgré ce traitement, aient essayé tous les soirs d'empêcher l'adoption des subsides par la Chambre. Je dis en toute sincérité et je suis sûr que nos honorable adversaires, qui ont été partisans d'une administration, diront avec moi qu'il est pénible pour un homme public de faire des révocations. Toutes les révocations dont j'ai été responsable ont été faites par moi avec grand regret et seulement après une forte pression. Je sais que j'ai encouru plus de mécontentement de mes amis pour des révocations que j'ai refusé de faire que je n'ai encouru le mécontentement de mes adversaires pour celles que j'ai faites. Des révocations ont été faites par l'administration actuelle, comme elles l'ont été auparavant, et elles continueront tant que l'humanité existante et que les fonctionnaires prendront part à la politique. Pourquoi nos amis n'en prennent-ils pas courageusement leur parti? Ils ont été battus le 21 septembre 1911. Sans aucun doute, les fonctionnaires ont été coupables d'ingérence politique et ils ont été révoqués. Nos

honorables adversaires ont fait leurs protestations et que peut-on dire de plus?

Avec le passé du parti libéral en Nouvelle-Ecosse pour la révocation des employés, j'avoue que je suis surpris—dois-je le dire—de l'audace des honorables députés de la gauche qui reviennent tous les soirs sur cette question de révocations ordonnées par l'administration actuelle. J'ai donné lecture des détails de huit cas particuliers de révocations dans le service des douanes seulement. Je crois pouvoir donner dans ma seule circonscription plus de cent cas de révocations pour les différents départements administratifs. On a révoqué des employés à la douzaine, sans l'ombre d'une enquête, dans tous les départements d'un bout à l'autre de la circonscription.

Permette-moi de parler particulièrement du cas d'Alexandre Fowley qui était inspecteur de wagons à l'embranchement de Springhill. C'était un Ecossais de beaucoup d'expérience, un homme intelligent qui avait les connaissances nécessaires pour être un inspecteur des wagons, compétent et satisfaisant. C'est sur son expérience, son habileté et sa sollicitude que reposait la sécurité de milliers de voyageurs passant à cet endroit et de milliers de dollars de propriétés. Il a été révoqué sans enquête, bien qu'il ne fût pas un partisan et il en résulta qu'il descendit au tombeau neuf mois après par suite d'ennuis et de misère—et la correspondance le montrera en grande partie. Et qui a été nommé pour remplacer cet agent expérimenté? Mais ce fut un cordonnier, un homme qui ne s'y connaît pas plus en fait de wagons et de machines que je ne m'y connais en astronomie—et ce n'est pas beaucoup. Les honorables députés de l'opposition peuvent avoir un certain plaisir à accuser tous les départements les uns après les autres d'avoir fait des révocations arbitraires en Nouvelle-Ecosse, mais s'ils veulent continuer sur ce sujet, nous n'aurons qu'à les rencontrer sur le même terrain et les témoignages que nous pourrons apporter ne leur seront pas très agréables. Il y a eu des révocations faites sans enquête régulière—admettons-le pour l'avantage du raisonnement—et il fallait s'y attendre puisqu'il y en a eu tant. Mais que nos honorables amis se souviennent de ce qui a eu lieu quand ils sont arrivés au pouvoir en 1896. Qu'ils jouent loyalement et se rendent compte que nous sommes dans la position où ils se trouvaient alors. Mais nous procédons plus aimablement. Les hommes ont la possibilité de se faire entendre et ils ne l'ont jamais eu en 1896. Je ne veux pas discuter cela plus longuement; je dirai seulement que si nos amis de l'opposition désirent prendre la même attitude pour d'autres départements de l'administration, je me croirai obligé de leur lire des dossiers de ces autres départements, comme je l'ai fait pour les Douanes.

M. KYTE: L'honorable député de Cumberland a commencé en disant que la session était plutôt monotone. Il me semble, et la députation sera de mon opinion, je crois, que l'honorable député a été lui-même quelque peu terne. Faut-il en attribuer la cause au choix qui a été fait du député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) comme Solliciteur général? S'il en est ainsi, je lui offre mes sympathies et j'espère qu'il recouvrera son entrain habituel et qu'il reprendra goût à la discussion.

Qu'il me permette de lui dire que nous ne reprochons pas au Gouvernement d'avoir institué des enquêtes sur la conduite des fonctionnaires publics; ce dont nous nous plaignons, c'est du caractère grotesque que l'on prête à ces enquêtes. Il a été démontré, en plus d'une occasion, que nonobstant les témoignages recueillis des fonctionnaires ont été renvoyés sans motifs suffisants. Il aurait beaucoup mieux valu qu'ils fussent démis de la façon qu'on a reprochée à l'ancienne administration d'avoir établie, c'est-à-dire sur la plainte d'un député qui assume la responsabilité du renvoi. L'honorable député a parlé des destitutions qui ont été faites dans le comté de Cumberland, et il a cité le cas d'un fonctionnaire qui a été démis de ses fonctions parce qu'il n'y avait rien à lui donner à faire. Dans un pareil cas, l'ancienne administration n'aurait pas nommé de successeur à cet employé, mais il est vrai qu'elle manquait de l'esprit d'initiative qui distingue l'administration actuelle.

Hier soir, j'ai attiré l'attention de la Chambre sur la destitution, dans mon comté, d'un employé à qui on n'avait, paraît-il, aucun travail à donner. L'ancienne administration, je l'admets, était moins pénétrée que celle d'aujourd'hui de l'importance de ses obligations à l'égard de ses partisans. Le Gouvernement actuel se croit tenu de faire et des destitutions et des nominations nouvelles. S'il ne peut porter, contre un fonctionnaire, d'accusation d'ingérence politique, il le destitue sous prétexte de manque de travail à lui donner, et il s'empresse de nommer une autre personne à la même situation, avec un traitement deux fois plus élevé. L'honorable député de Cumberland (M. Rhodes) a établi un record en fait de destitutions. Prenez par exemple le cas de ce pauvre infirme de la ville d'Oxford, dans le

comté de Cumberland, qui était aux douanes et qui a été destitué à la demande du député de Cumberland. Il n'y eut pas d'enquête; le ministre s'est contenté de la simple affirmation du député de Cumberland.

M. RHODES: J'ai offert au percepteur des douanes en question de faire tenir une enquête s'il le désirait; je lui ai donné un délai de cinq semaines pour s'en prévaloir, avant de le faire destituer. La proposition est encore là.

M. KYTE: Une destitution a été faite, sans enquête, dans mon comté; plus tard, on accorda à la pauvre victime la faveur d'une enquête. Des témoins furent entendus et l'on ne put établir les accusations portées contre lui. Cet homme fut-il réinstallé à son poste? Non. Malgré que le commissaire, lors de l'enquête qui fut tenue en second lieu, n'ait pu rien trouver contre lui, sa destitution fut maintenue. Je pense que le pauvre infirme Bent connaissait d'avance le sort qui lui était réservé, lorsque le député de Cumberland lui a magnanimement offert une enquête et qu'il savait qu'elle ne lui serait d'aucun bénéfice.

M. RHODES: J'irai un peu plus loin. J'affirme, sur mon honneur de député, que si M. Bent manifeste le désir d'une enquête, il lui en sera accordé une qui se fera d'une façon impartiale et s'il n'est pas prouvé qu'il ait fait acte de partisan, il sera rétabli dans ses fonctions.

M. KYTE: Je n'ai aucun doute de la sincérité du député de Cumberland, mais connaissant, comme il les connaît, les méthodes du Gouvernement en matières de destitutions, je crois bien que M. Bent, bien qu'il ne soit qu'un pauvre infirme, préférera continuer à être privé de ses appointements, plutôt que de se soumettre à une enquête grotesque, sous la direction du ministre des Douanes, ou des officiers de son ministère. Le député de Cumberland s'est écarté du sujet soumis, ce soir, à notre discussion. Le député de Pictou (M. Macdonald) ne reprochait pas au Gouvernement ses destitutions, il se plaignait de M. Duchemin, au sujet d'une enquête qu'il a présidée à Sydney-nord, et surtout du ministre de la Justice qui a laissé sortir du pénitencier un homme qui, par son témoignage sous serment, avait contribué à faire perdre sa situation à un fonctionnaire de Sydney-nord.

C'est là que le soulier blesse. Bien que le député de Cumberland ne soit pas chargé de défendre le ministre de la Justice, je suis certain qu'il viendrait volontiers à son secours, si la chose lui était possible en l'occurrence. Il y a deux ans, dans mon comté, un individu fut condamné, pour faux, à douze mois de prison et, avant qu'un mois ne se soit écoulé, il fut remis en liberté, sur l'ordre du ministre de la Justice, afin de pouvoir jouir du traitement attaché à un emploi public dans le ministère de la Marine et des Pêcheries. Ce sont les faits de cette nature qui soulèvent l'opinion publique et contre lesquels, nous de l'opposition, nous devons protester. Si l'on doit ainsi bouleverser les lois et ouvrir les portes du pénitencier à ceux qui se sont rendus coupables de tels crimes, simplement parce qu'ils sont des conservateurs, je dis qu'une ère néfaste s'inaugure dans l'histoire de notre pays. Le ministre de qu'un mois ne se fût écoulé, il fut remis la Justice n'a pas tenté de justifier la mise en liberté de Landry, il y a deux ans, non plus que la sortie du pénitencier de Currie, il y a quelques semaines. L'accusation fut prouvée et, ainsi que l'a dit le député de Pictou, la cause fut portée à un tribunal plus élevé, aux dépens de l'association conservatrice de la Nouvelle-Ecosse.

Alors la défense ayant croulé et tous les subterfuges ayant été épuisés, parce que ces messieurs possédaient l'oreille du ministre de la Justice, les portes du pénitencier furent ouvertes et Currie fut rendu à la liberté. A quoi sert-il au député de Cumberland de parler d'équité à l'égard du pauvre infirme Bent? Les principes qui guident le Gouvernement justifieraient celuici de refuser de se soumettre à une enquête grotesque et de se soustraire au traitement qu'on lui infligerait nécessairement dans la suite. Le ministre est-il en possession du renseignement que je lui ai demandé, concernant la nomination de Michael McNeil, à titre d'officier préventif à Red-Island?

M. REID: Je ne l'ai pas encore, mais l'item peut être réservé, si l'honorable député ne s'y oppose pas.

M. OLIVER: Je suggère que l'item soit réservé. L'item suivant a rapport à nombre de questions de nature à soulever la discussion. Je crois qu'il n'y aurait pas, par contre, d'opposition à ce que l'on adopte l'item concernant l'achat d'un nouveau croiseur.

(L'item est réservé.)

Il est fait rapport de l'état de la question.

Sur motion de M. Rogers, la séance est levée à onze heures moins le quart du soir.

INDEX

TROISIÈME SESSION---DOUZIÈME PARLEMENT

(NOMS ET SUJETS PAR ORDRE ALPHABETIQUE.)

Acier. Voir fer et acier.

Acme-Carbon, postes, 2818.

Adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général à l'occasion de son départ du Canada, 5467.

Adresse en réponse au discours du Gouverneur général, 4, 52, 99, 133, 175, 213, 273, 300.
Amendements proposés: sir Wilfrid Laurier, 31; M. Neely, 280.

Affaires navales.
Collège d'Halifax, 347, 3363, 3411.
Défense, 8, 17, 26, 49, 53, 63-64, 83, 93, 103, 104, 116, 126, 134, 146, 153, 179-185, 261.
Marins volontaires, 2006.
Recrutement, 364.
Règlements, 1022.
Service naval, loi pour rappeler la loi du, 1re lect., 212.

Afrique du Sud, contrats pour fourniture du foin, 1068.

Agriculture.
Encouragement de l', 6, 8, 80, 85, 89, 115, 180, 186, 236, 307, 318, 320, 377, 849, 1196, 1219, 3102.
Fermes expérimentales, 1151, 1191, 1211, 2482, 3648.
Gazette, 1151, 1191, 1749.
Insectes nuisibles, 1185, 1212.
Instruments agricoles. Voir instruments.
Kentville, bestiaux atteints de tuberculose à, 4741.
Ministère
Budget, 359, 1151, 1165, 1185, 1220, 1749, 1768, 2482, 3648-3666.
Employés, 359, 383.
Entomologie, 1185.
Québec, province de, 1199, 1204-1208, 1212-1214, 1218, 1755.

Aikins, James A. M. (Brandon)
Budget, 2774.
Commerce de l'Ouest, 2785.
Instruments agricoles, 2780.
Marchés du blé, 2776.
Politique nationale, 2780.
Subventions aux chemins de fer, 2783.
Transports, 2775.

Aikins, James A. M.—Suite.
Budget—*Suite.*
Baie d'Hudson, têtes de lignes, 716.
Représentation sénatoriale, 1567.
Terres fédérales, 212, 3479.

Alaska-Yukon, ch. de fer, 1501.

Alberta.
Elévateurs régionaux de l', 498, 601.
Gaz naturel, 376.
Irrigation, 1681.
Poste rurale, 857.

Alcool, tarif sur, 3257.

Aldershot, camp, 1503.

Alert, steamer, 325, 342, 446-454, 499, 701.

Alexander, bureau de poste, 3105.

Alguire, D. O. (Stormont)
Pensions de vieillesse, 1416.

Allumettes, bill prohibant l'emploi du phosphore blanc dans la fabrication des, rés., 1610; 1re lect., 1613; 2e lect., 1839; com., 1839; 3e lect., 1842.

Aluminum en feuille, tarif sur, 3285.

Amérique du Sud, association pour le développement du commerce dans l', 1774.

Ames, Herbert B. (Montréal, St-Antoine)
Budget, 2621.
Dette du Canada, 2624.
Emprunts temporaires, 2627.
Recettes et dépenses, 2623.
Revision du tarif, 2628.
Situation commerciale, 2621.
Canadian-Northern, ch. de fer, 3891.

Amherst, salle d'armes, 3880, 4362, 4475.

Animaux, santé des, 3326.

Annapolis, service postal du comté, 363.

Annonces frauduleuses. Voir Code criminel.

Annonces concernant les immeubles. Voir bill modifiant le Code criminel.

Antigonish
Agents d'immigration, 601, 5400.
Inspecteur de substances alimentaires, 698.
Percepteur des douanes, 4031, 4065.
Service des postes, 601.
Travaux publics, 5417.

Antilles
Câble, 1000.
Commerce, 924, 971, 2111.
Commissaire du commerce, 464.
Service de paquebots, 464, 1002.

Arcadia, poste rurale, 735.

Archives, 755, 769, 1853. Voir aussi Registres.

Armes à feu, port illégal, 493.

Armstrong, J. A. Macdonald (York-nord)
Budget, 2718.
Blé en franchise, 2722.
Instruments agricoles, 2721.
Réforme du Sénat, 2722.
Privilège, 3265.

Armstrong, Joseph E. (Lambton-est)
Canadian-Northern, 4077.
Edifices publics, 1991.
Milice, 4768.
National Transcontinental, enquête, 2235.
Prudential Life of Canada, 3044.

Armstrong, J. H., renvoi de, 2284.

Arthabaska, travaux publics, 1169. Voir aussi Drummond.

Art. Voir Galerie Nationale.

Arthurs, James (Parry-Sound)
Canal Baie Georgienne, 3115.
Explosifs, réglementation des, 4040.
Industrie du fer et de l'acier, 1592, 3368.
Permis de coupes forestières, 5213.
Réserves indiennes, 3707.

Association canadienne du centenaire de la paix, 1016, 5148.

Assurance, 1835, 3353.

Assurances, bill modifiant la loi des, 1re lect., 1768.

Assurance de Rimouski, l', 4066.

Athabaska-Landing, Fort-McMurray, télégraphe, 372.

Atlantique, désastre subi par bateaux de pêche sur côtes de l', 5385.

Atlantic, Quebec & Western, ch. de fer, 935.

Auditeur général, bureau de l', 758.

Aurora Menace, 2419, 2421, 3206, 3392.

Automobiles, tarif sur lentilles d', 3285.

Aviation, 3118.

Avignon, bureau de poste, 858.

Bad Throat, pouvoirs hydrauliques de rivière, 2005.

Bagot, poste rurale, comté de, 1775.

Baie des Chaleurs, ch. de fer, 396.

Baie St-Paul, service postal de, 1906, 2005, 3208, 4550.

Baie d'Hudson
Chemin de fer, 383, 968, 4646-4653, 4657-4666.
Contrats, 5219.
Droit de passage, 1503.
Longueur en milles, 384.
Pas, pont de la mission du, 384.
Pêcheries, 365, 5376.
Têtes de lignes, 364, 597, 703, 1268, 3263.

Balances, inspection des, 1487.

Ball, R. J. (Grey-sud)
Hon. L. P. Brodeur, voyages de, 1166.

Banques, faillites de, 3353, 3363, 4030, 4066. Voir aussi Farmers Bank.

Banques, taux d'intérêt des, 5390.

Banques et commerce de banque. Voir compagnies de Prêt et Crédit.

Banque Internationale, 4894, 4935.

Barnard, Geo. H. (Victoria, C.-B.)
Immigration asiatique, 1311.
Réforme du divorce, 878.

Barrette, J. A. (Berthier)
Banques et commerce de banque, 4066.

Barriefield, camp de, 3880.

Bassano, bureau de poste, 497.

Bathurst
Port, 366, 4392, 4477.
Travaux Publics, 366.

Bear River, quai, 2109.

Beattie, Thomas (London)
London and Port Stanley Railway Co., 1483.

Beaubien, homestead, 1930, 3489, 3504.

Beauce, poste rurale, 1770.

Bedford, édifice public, 2667.

Béland, hon. H. S. (Beauce)
Agriculture, budget, 1204.
Beauce, poste rurale, 1770.
Chambre des Communes, représentation, 5508.
Compagnie d'Assurance de Rimouski, 4895. 4991.
Franchise postale, privilège, 3379.
Houille, ressources de, 1892.
Immigration, 1693.
Instruments agricoles, droits sur, 1661.
Revenu de l'Intérieur, budget, 1442.

Bennett, R. B. (Calgary)
Annonces frauduleuses, 3630.
Boy Scouts, 4308.
Calgary & Edmonton Railway Co., 834.
Canadian Northern, chemin de fer, 3900.
Naturalisation, 4309.

Bennett, Wm. H.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.

Bennett, Wm. H.—Suite.
Industrie du fer en gueuse, 241.
Transports, 245.
Chambre des Communes, installations, 4379.
National Transcontinental, chemin de fer, enquête, 2432.
Postes, employés des, 2492.
Primes sur l'acier, 1589.
Transports, 3125.

Bergeron, J. C., paiement à, 388.

Best, John A. (Dufferin)
Hon. M. Lemieux, voyages de, 733.
Privilège, 3266.
Tarif, 3211.

Bétail
Elevage, 3648, 3656, 3663.
Embargo aux Etats-Unis, 3214.
Inspection, 795.
Race pure, distribution des animaux de, 736.

Beurre. Voir Laiterie, produits de la.

Bibliothèque du Parlement, 1865.

Bickerdike, Robert (Montréal, St-Laurent)
Immigration, 1716.
Peine capitale, 4, 508, 4697.
Pilotage, 3786, 5258.
Réforme des prisons, 4695.
Traitements des juges, 3773.

Biggar, colonel J. L., voyage en Europe, 1277.

Bills privés, responsabilité concernant législation des, 1042.

Bills privés pris en délibération:
Acadia Loan Corporation, 1484.
Alberta Central Railway Company, 1982.
Arnoldi, J., brevet de, 3093.
Atlin Railway Company, 2511.
Auto Wheels, Limited, brevet de, 1747.
Barcelona Light and Power Company, 2003, 2076.
Boy Scouts Association, 4307. Voir aussi 5190.
Brazilian Light and Power Company, 2077.
British American Nickel Corporation, 2077.
British Trust Company, 1484.
Burrard Tunnel and Bridge Company, 801.
Calgary and Edmonton Railway Company, 802, 833, 1039.
Calgary and Fernie Railway Company, 1745.
Canadian Northern Ontario Railway Company, 4653.
Canadian Northern Railway Company, 1843, 4653, 4852.
Canadian Pacific Railway Company, 807.
Catholic Mutual Benefit Association, 4656.
Central Ontario Railway, 1982.
Central Railway Company of Canada, 1044.
Central Western Canada Railway Company, 805, 843.
Continental Fire Insurance Company of Canada, 1745.
Erie, London and Tillsonburg Railway Company, 1042.

Bills privés pris en délibération—Suite.
Esquimalt and Nanaimo Railway Company, 1042.
Farnham and Granby Railway Company, 3667.
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Company, 3360.
Goldschmidt, R., brevet de, 3060, 3359.
Grand Trunk and Canada Atlantic Railway Companies, 3065.
Grand Trunk Railway Company, 804.
Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company, 1041.
Kettle Valley Railway Company, 1983.
Labrador, Quebec and Southern Railway Company, 3065, 3096, 4656.
Lachine, Jacques Cartier, and Maisonneuve Railway Company, 804.
Lake Erie and Northern Railway Company, 1246.
London and Lake Erie Railway Company, 1981.
London and Port Stanley Railway Company, 1483.
McClary Manufacturing Company, 1275.
Manitoba and Northwestern Railway Company, 1982.
Mortgage Corporation of Nova Scotia, 1484.
National Council of Women of Canada, 3092.
National Wood Distilling Company, brevet de, 1746.
Norfolk and Elgin Railway Company, 1746.
Northern Territorial Railway Company, 2280.
North Shore Power, Railway, and Navigation Company, 4653.
Ottawa and Ungava Railway Company, 1040.
Ottawa, Northern and Western Railway Company, 801.
Pacific, Peace River and Athabaska Railway Company, 1039.
Pacific, Trans-Canada and Hudson Bay Railway Company, 3064, 3093.
Peace River Tramway and Navigation Company, 1043.
Prince Edward and Hastings Railway Company, 3064, 3094.
Prudential Life of Canada, 3040, 3639, 3667.
Queen's University, 807.
Rainy River Radial Railway Company, 3094.
Rio de Janeiro and Sao Paulo Telephone Company, 1983.
Saskatchewan Central Railway Company, 3101.
Saskatoon and Hudson Bay Railway Company, 3997.
Les Sœurs de la Charité de l'Hopital Saint-Antoine de Le Pas, 1748.
Sterling Trusts Corporation, 1484.
Thessalon and Northern Railway Company, 1040.
Toronto, Niagara and Western Railway Company, 3354, 3427, 3637.
University of Emmanuel College, 2511.
Vineberg, Helen, bill de divorce, 4852, 5064.
W. C. Edwards Company, 3635.
Western Dominion Railway Company, 3634.
West Ontario Pacific Railway Company, 807.
Wilson, T. L., brevet de, 3060.

Biologie, commission de, 2548.

Bishop, A., emploi de, 3363.

Bisley, équipe, 539, 1275.

Bisons, troupeau de, 4332.

Black-Cape, bureau de poste, 738, 2282.

Blain, Richard (Peel)
Destitutions, 1260.
Farmers Bank, 5080.
Soumissions publiques, 1264.

Blé en franchise, 44, 140, 250, 274, 282, 285, 294, 297, 300, 304, 311, 314, 316, 319, 321, 2962, 2998, 2855, 2880, 2932, 2948, 2954, 2941, 3014, 3030.
Amendement proposé: sir Wilfrid Laurier, 2988; vote, 3039.

Blood Reserve, bail de pâturage, 376.

Boar's-Head, signal de brume, 2923.

Boivin, Geo. H. (Shefford)
Agriculture, employés du département, 383.
Bestiaux malades dans les townships de l'Est, 382.
Budget, 3033.
Aliments en franchise, 3038.
Instruments agricoles, 3036.
Canadian-Northern, ch. de fer, 3883, 4228.
Destitutions, 1472.
Granby, bureau de poste, 382, 731.
Invasion fénienne, vétérans, 382, 464.
Newport, employés de douane, 933, 1070, 1397.
Revenu de l'Intérieur, crédits, 1436, 1472.
Riendeau, S., emploi de, 1168.
Shefford, poste rurale du comté, 382.
Tarif, 3305, 3400.
Townships de l'Est, bureaux de poste, 3810.
Traitements des juges, 3767.

Bonaventure
Ferme expérimentale, 376.
Postes, 1772, 2282, 2283.
Réserves indiennes, 2667.
Travaux publics, 935, 1426.

Borden, sir Frederick, voyages de, 599.

Borden, très hon. R. L. (premier ministre)
Adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, 5467.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Retard apporté à convocation du Parlement, 23.
Solliciteur général, succession du, 24.
Amélioration des grandes routes, 24.
Sénat, 25.
Défense navale, 26.
Québec, têtes de lignes, 30.
Coût de la vie, 31.
Archives ministérielles, commission des, 5150.
Association canadienne pour le centenaire de la Paix, 1016, 5148.
Brooke, Mme M. J., pension, 5152.
Cales sèches, subventions aux, 4271.
Canadian-Northern, ch. de fer, bill pour subvention, 3814, 4182, 4199-4265, 4401-4465, 4483-4516, 4558, 4581, 4635, 4730.
Voir aussi 3409, 3477, 3556, 3614, 3734.

Borden, très hon. R. L.—Suite.
Canadien-Pacifique (le) et l'émigration autrichienne, 942.
Chambre des Communes, 4478, 4552.
Ajournement de Pâques, 2421.
Besogne de la Chambre, 1682, 3352.
Débats, traduction française, 5463.
Questions et réponses, 922.
Représentation. Voir sous cet en-tête.
Séances du matin, 2923, 3365, 3476.
Séances du mercredi, 1326.
Séances du samedi, 3952.
Sous-président, charge de, 1431.
Champs de bataille de Québec, commission des, 4063, 4293.
Charlottetown, convention de, 5147.
Chemins de fer, amendements à la Loi des, 3091.
Cigarettes, prohibition des, 1550.
Colombie-Britannique, commission "Better Terms", 2485, 4810, 5185.
Colpitts, M., affaire, 479.
Confédération, semi-centenaire de la, 1519
Conseil National des Femmes, 3092.
Conservation, commission de, 752.
Corruption électorale, 961.
Désastre de pêche, appel au gouvernement pour solliciter de l'aide, 5386.
Divorce
Procédure en parlement, 5067.
Réforme, 878.
Eaux internationales, commission des, 1220, 1462, 1554, 5149.
Eaux navigables, pollution des, 1825.
Empress of Ireland, perte de l', 4615, 4733, 4735, 4737, 4810, 4897, 5063, 5079, 5140, 5420.
Explosifs, fabrication des, 1896.
Farmers Bank, 4986.
Fuller, Mme M. E., pension, 5186.
Goodwin, Geo., retour de dépôt, 2483.
Grand-Tronc-Pacifique, garantie d'obligations, 5016, 5115.
Haut-Commissaire, charge de, 329.
Immigration des Indous, 4478, 4552, 4745.
Invasion fénienne, vétérans, 4541.
Instruments agricoles, droits sur, 1634.
Intercolonial, chemin de fer.
Administration, 3444.
Convention de trafic avec le Canadien-Pacifique, 623.
Trains suburbains, 1117.
Irrigation, amendement à la loi de l', 3646.
Labrador, côtes du, 3099.
Milice (la) et les processions religieuses, 5567.
Monk, l'hon. **F. D., mort de, 3953.**
National Transcontinental, chemin de fer.
Administration, 5288.
Commission, 5023.
Enquête, 2464.
Raccordement avec Montréal, 5317.
Naturalisation, 4997.
Paris, bureau du commissaire, 5153.
Pétrole, exportation du, 1018, 1842, 3624.
Pollution des eaux navigables, 1825.
Police à cheval, 328, 742-752, 5151.
Postes, tarif pour la Grande-Bretagne, 3391.
Postes sur l'Atlantique, service des, 623, 5252.
Presse Impériale, conférence de la, 5148.
Procédure parlementaire
Amendements des Communes aux amendements du Sénat, 5223.
Longueur des réponses, 1114.

Bourassa, J. Boutin—Suite.
Questions de privilège, basées sur articles de journaux, 1179.
Rapports et papiers personnels, 5145.
Subsides, comité de, sans avis, 324.
Séances du jeudi, et préséance du gouvernement, 730, 741, 743, 757.
Rapports de réunions en "caucus" dans les journaux, 1960.
Représentation dans la Chambre des Communes, 640, 650, 833, 883, 907, 971, 5499, 5515, 5544, 5566.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1119.
St. John Valley, ponts du ch. de fer, 4054, 4131, 4198.
San Francisco, exposition, 3412.
Sans-travail à Montréal, les, 3882.
Sauvages, amendements à la Loi des, 3643, 3702, 3711.
Sauvetage, récompenses, 5367.
Sénat, représentation, 1554, 2003, 3675, 5469, 5488.
Service naval, 5346.
Strathcona, mort de lord, 96.
Tarif, 4614.
Tate, W., réclamation de, 5154.
Terre-Neuve, désastre de pêche à, 2638, 3143.
Transatlantique, service, 623.
Travail, conditions du
Chômage, 5221.
Ile Vancouver, 1389.
Ouest, 4064.
Vincent, J. U., nomination de, 1477

Bouées sous-marines à cloches, 700.

Boulay, H. (Rimouski)
Agriculture, encouragement de l', 377, 1165, 1206.
Canada and Gulf Railway, 1071.
Clément, hon. juge, 2371, 2479.
Commission des chemins de fer, 2552.
Commissaires du commerce, 931.
Contrebande, accusation de, 1867.
Destitutions, 1015, 1494.
Farmers Bank, 5081.
Guides français dans les musées, 1903.
Immigration, 1696.
Intercolonial, ch. de fer
Administration, 3468, 5133.
Contrats pour traverses, 1395.
Embranchements, 5314.
Nomination de chefs, 496.
Salaires d'employés, 496, 1065.
Juges, traitements des, 2031.
Messagers sessionnels, 738.
Milice, 4778.
National Transcontinental, stations, 1680.
Naturalisation, 5002.
Ottawa, district fédéral, 1979.
Pedley, F., résignation de, 856.
Pilotage, 3791.
Rimouski, achat de terrain, 1776.
Service naval, 352, 381, 5363.
Signaux de marine, amélioration des, 5372.
Vineberg, Helen, bill de divorce, 5064.

Bourassa, J. Boutin (Lévis)
Ateliers de machines Carrier 1906 3106.
Cadenas pour sacs de dépêche, 735.
Destitutions, 4551, 5216.
Enquêtes en matière d'ingérence politique, 2417.

Borden, très hon. R. L.—Suite.
Invasion fénienne, vétérans, 1070.
Intercolonial, ch. de fer
Construction de doubles voies, 4740.
Réclamations pour incendie, 5218.
"Safety First", mécanicien, 2371.
Larose, Wilfrid, 1905.
Lauzon, receveur de postes, 5218.
Lévis
Ferme expérimentale, 389.
Poste rurale, 388.
National Transcontinental, têtes de lignes à Québec, 2282.
Ontario Fire Insurance Co., 4477.
St-Romuald, bureau de poste, 4195.

Boy Scouts, 4307, 5190.

Boyce, A. C. (Algoma-ouest)
Corruption électorale, 956.
National Transcontinental, enquête, 2285.
Prudential Life of Canada, 3042.
Vineberg, Helen, bill de divorce, 5066.
Wagner, Philip, 1241.

Boyer, Gustave (Vaudreuil)
Agriculture, aide à l', 849.
Bergeron, J. G., paiements à, 388.
Beurre, fabrication du, 3499.
Chevrier & Frère, paiements à, 387.
Graham, quai, 467.
Intercolonial, chemin de fer, achat de bois, 936.
Ottawa, gardiens de phares de la rivière, 602.
Pointe Fortune, quais, 3557.
Quais, revenus des, 388.
Rigaud
Bureau de poste, 466, 3801, 4195.
Quai, 467.
Seigneuries de Québec, 596.

Boys, W. A. (Simcoe-sud)
Barcelona Light & Power Co., 2003, 2076.
W. C. Edwards Co., 3635.

Bradbury, George H. (Selkirk)
Beurre, fabrication du, 3317.
Central Western Canada Railway Co., 845.
Destitutions, 1258.
Indiens, 3645, 3706.
Installations frigorifiques, 3729.
Invasion fénienne, vétérans, 5188.
Ottawa, édifices publics, 1968.
Pollution des eaux navigables, 1828, 2109.
Tarif, 3276.
Winnipeg-Gimli, service des trains, 4811.
Brantford, édifice public, 857, 912, 5408.
Brevets
Bureau, 5391.
Registre, 1151.
Renouvellements, 1747, 3060, 3093, 3359.

Brise-glace, 424, 3108.

British-Columbia Alaska Railway, chemin de fer projeté, 1959.

Bristol, Edward (Toronto-Centre)
Canadian-Northern, chemin de fer, 3955, 4436.
Commission "Better Terms", 359, 2485, 4810, 5185.

Broder, Andrew (Dundas)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.

Broder, Andrew—Suite.
Agriculture, aide à l', 187.
Amélioration des grandes routes, 185.
Cigarettes, prohibition des, 1544.
Coût de la vie, 186.
Défense navale, 185.

Broderies, tarif sur, 3310.

Brodeur, Hon. L. P., voyages de l', 1166.

Brome, poste rurale, 738.

Brooks, Mme M. J., pension à, 5152.

Brouillard, Ovide (Drummond et Arthabaska)
Annonces dans les journaux, 1866.
Arthabaska, travaux publics, 1169.
Destitutions, 1071, 1072.
Drummond et Arthabaska, bureaux de poste, 1068.
Le Présent, contrats d'impressions, 1608.
Rimouski, employés du gouvernement, 4195.

Bruce-sud, boîtes à lettres, 372.

Buchanan, William A. (Medicine Hat)
Acme-Carbon, postes, 2818.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Blé en franchise, 321.
Transport, 322.
Alberta
Elévateurs régionaux, 498, 601, 1276.
Gaz naturel, 376.
Irrigation, 1681.
Poste rurale, 857.
Bassano, bureau de poste, 497.
Blood Reserve, bail de pâturage, 376.
Budget, 2788.
Blé en franchise, 2792.
Immigration, 2796.
Instruments agricoles, 2795.
Tarif, 2790.
Taux de fret, 2789.
Bibliothèques de bureaux de poste ruraux, 935.
Burns, bail de pâturage, 2716.
Calgary & Edmonton Railway Company, 804.
Canadian Northern, chemin de fer, 4120, 4605.
Canadien-Pacifique, irrigation le long du chemin de fer, 2921.
Central Western Canada Railway Company, 843.
Commission des ranches, 602.
Coutts, officier de douane, 460.
Différends ouvriers, 574.
Elévateurs à grain, 1725.
Homesteads, préemptions de détenteurs de, 375.
Glencurrie, bureau de poste, 4742.
Instruments agricoles, droits sur, 1660.
Irrigation, 602, 3758.
Journaux, frais de poste sur, 3395.
Mise à la retraite de commissaires de chemins de fer, 602.
Ottawa, loyers, 2666.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1119.
Terres houillères, 385.
Terres fédérales, 3478.

Budget, 2556, 2599, 2640, 2669, 2718, 2768, 2820, 2867, 2925, 2980.
Amendement proposé: sir Wilfrid Laurier, 2988; vote, 3039.

Bureau, Jacques (Trois-Rivières et Saint-Maurice)
Bureau de poste, 2818.
Officier de douane, 499.
Edifice public, 597.
Brisement de glaces, 431.
Cap de la Madeleine, quai, 3105.
Grand'mère, édifices publics, 2819.
Pénitenciers, dépenses, 2480.
Postes, budget, 3811.
Revenu de l'Intérieur, budget, 1437.
Service naval, 5357.
Saint-Maurice, estacades, 2819.
Saint-Maurice Shawinigan, édifices publics, 5384.
Traitements des juges, 2025, 3766.
Trois-Rivières
Camp, 3671.
Destitutions, 858.
District postal, 5318.

Burnham, John H. (Peterborough-ouest)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Amélioration des grandes routes, 51.
Coût de la vie, 49.
Défense navale, 48.
Baie Georgienne, canal de la, 3118.
Beurre, fabrication du, 3315.
Boy scouts, 4309.
Budget, 2757.
Protection et libre échange, 2758.
Conditions du travail, 2763.
Canadian Northern, chemin de fer, 2371, 2716, 4139.
Champs de bataille, conservation des, 4294.
Cigarettes, prohibition des, 1546.
Code criminel (le) et la loi morale, 3642.
Commerce, ajustement de la balance du, 2112.
Concurrence industrielle orientale, 4739.
Corruption électorale, 940.
Divorce, réforme du, 868.
Elections, amendements à la Loi des, 503.
Farmers Bank, 3691.
Haut Commissaire, bureau du, 1852.
Immigration, 1695.
Immigration asiatique, 1312.
Naturalisation, 4714, 4723, 4726.
Panama, taux du canal de, 3670.
Pêcheries d'Ontario, 1914, 2008.
Pensions de vieillesse, 1404.
Privilège, 3209.
Tarif, 1424, 3276.
Titres honorifiques, 504.
Traitements des juges, 2030.
Trent, canal de, 5126, 5182.
Transports océaniques, 3076.
W. C. Edwards Company, 3636.

Burrell, hon. Martin (ministre de l'Agriculture)
Agriculture, budget, 359, 1151-1165, 1185-1218, 1749-1768, 2482, 3326, 3648-3664.
Agriculture dans province de Québec, 1756.
Animaux, santé des, 3326.
Bétail sur pieds, industrie du, 3656.
Beurre, voir Laiterie.
Brevets
Bureau des brevets, 5391.
Registre des brevets, 1151.
Renouvellement des, 1747, 1748, 3093, 3359.
Chevaux, élevage, 3655, 3662.
Expositions, 1766.

Burrrell, hon. Martin—Suite,
Fermes expérimentales, 1151, 1162, 1211, 2482, 3654.
Fruits, inspection des, 1753.
Gazette de l'Agriculture, 1151, 1154, 1218, 1749.
Insectes nuisibles, 1185, 1188, 1212.
Installations frigorifiques, 1759, 1835, 3721, 4351.
Laiterie, réglementation des produits de la, 1757, 1835, 2497, 2501, 3315.
Lévis, station de quarantaine de, 1162.
Pommes de terre, tarif sur, 3240.
Produits alimentaires, inspection des, 1751-1758, 2470.
Tabac, culture du, 1204.
Vaches, inspection des, 1753.

Bury, salle d'exercices, 3106.

Boutons en ivoire, tarif sur, 3312.

Cablogrammes, tarifs, 5437.

Cabotage, privilèges de, 2550, 3058-3091, 5386.

Cabotage, commerce de, 791.

Cadenas pour sacs de dépêches. Voir Postes.

Cales sèches, bill modifiant la Loi des, rés., 4132; 1ère lect., 4137; 2e lect., 4266; Com. 4266; 3e lect., 4289. Voir aussi 5428.

Calgary & Edmonton Railway Co., 804.

Cameron, A. J., commissaire des primes pour invasion fénienne, 3105.

Campbell, Glen, accusations contre, 650, 1942.

Camperville et Winnepogosis, postes, 2816.

Canada & Gulf Railway, 1071.

Canada, steamer, 2552, 3881.

Canadian Northern Railway
Conducteurs, renvoi de, 2639.
Emprunt, demande d', 1426.
Pacifique, terminus sur le, 734.
Paiements, 364.
Subventions, 2371, 2716.
Têtes de ligne, 2370.

Canadian Northern Railway, loi ayant pour objet de venir en aide au, rés. 3814, 3883, 3955, 3997, 4068, 4139, 4182, 4199, 4396, 4479, 4505, 4552. 1ère lect., 4607; 2e lect., 4635. Com. 4707, 4727. Rap. 4733; 3e lect., 4813, 4858.
Amendements proposés
Sur résolution: M. Macdonald, 4003; vote, 4181. En comité, sur résolution: M. Carvell, 4187; vote, 4193.
Sur 3e lecture de rés.: M. Ross, 4558; vote, 4571. M. Pugsley, 4572; vote, 4595. M. Oliver, 4596; vote, 4606.
Sur 3e lecture du bill: Sir Wilfrid Laurier, 4813; vote, 4845. M. Verville, 4846; vote, 4857.

Canadien-Pacifique, chemin de fer
Autriche, bureaux en, 938.
Lachine, pont, 3262.
Terres irriguées, 2921.

Canadien-Pacifique—Suite.
Toronto-Sudbury, ligne, 1167.
Travail, sentence arbitrale, 3107.
Winnipeg-Gimli, service des trains, 4811.

Canadiens au Mexique, protection des, 2921.

Canaux, 385, 2050, 3109, 4339, 5297.

Canning, emplacement pour édifice public, 1990, 4363, 5415.

Canso
Boîtes aux lettres, 737.
Travaux de nivellement, 1773, 2180.

Cap au Corbeau, quai, 4475.

Cap de la Madeleine, quai, 3105.

Cap-Breton, naturalisation au, 1170.

Carbone, tarif sur, 3284.

Cardin, P. J. A. (Richelieu)
Saint-Joseph de Sorel, bureau de poste, 601.
Trempe, L. J., emploi de, 1502, 1775.

Carleton Centre, postes, 1905, 4195.

Carleton Head, brise-lames, 2283.

Carrick, J. J. (Thunder Bay et Rainy River)
Canadian Northern Railway, 3980.
Fer et acier, industrie du, 1569.
Rainy River Radial Railway Company, 3094.

Carroll, W. F. (Cap-Breton-sud)
Accise, crédits, 1485, 1489.
Alert, steamer, 325, 446.
Bateaux à vapeur, subventions, 3077.
Biggar, colonel J. L., 1277.
Bridgeport, renvoi du maître de poste de, 4010.
Brise-glaces, 424.
Budget, 2669.
Acier, industrie de l', 2673.
Charbonnages, 2676.
Coût de la vie, 2676.
Défense navale, 2671.
Immigration, 2672.
Tarif, 2677.
Travail, conditions du, 2679.
Cales sèches, 4133, 4266, 4287.
Canadian Northern Railway, 4201, 4257, 4408, 4849, 4854.
Cap-Breton, édifices publics au, 1985.
Destitutions, 1228, 4010.
Explosifs, réglementation des, 4033.
Employés de chemins de fer, heures de service, 2280.
Fer en gueuse, drawback sur, 3371.
Franklin, B. J., emploi de, 5407.
Glace Bay, port, 4387.
Homard, règlements concernant le, 5377.
Immigration, 1721.
Indiens, 3704.
Installations frigorifiques, 1759, 3725, 4351.
Instruction technique, 5398.
Invasion fénienne, vétérans, 4537, 5188.
Intercolonial, chemin de fer
Administration, 3470.
Embranchements, 5304.
Nominations, 1167.
Règlements officiels, 3103.

Carroll, W. F.—Suite.
Milice, 4781-4787.
Mira, service des bateaux à vapeur de la rivière, 3077, 5228.
Naturalisation, 1170, 4315, 4719-4725, 5004.
Ottawa, capitale, 1974.
Pensions de vieillesse, 1409.
Poisson et pêcheries
Industrie, 5467.
Protection, 1879, 1909.
Transport, 412.
Saint-Pierre, école indienne, 2596.
Service civil, 5565.
Service naval, 351.
Tempérance du Canada, loi de, 3754.
Traitements des juges, 2036, 3773.
Travail
Différends, 510.
Travaux publics, 4385, 5392.
Toronto, Niagara & Western Railway Company, 3637.
Townsend, N. T., résignation de, 2551.
Vancouver, grève des charbonnages de l'île, 1339, 4849.
Whitney Pier, sous-percepteur des douanes, 457.
Winter, lieut.-col. E. F., emploi de, 2979.

Carslake, achat de l'hôtel, 1960, 2551, 4196, 4372.

Carson. Voir Home Rule.

Carte géographique, erreur dans celle du ministère de l'Intérieur, 3045.

Carvell, Frank B. (Carleton, N.-B.)
Antilles, commerce avec les, 2111.
Beurre, fabrication du, 2498.
Bouées-phares, 1226.
Brevets, renouvellement de, 3061.
Cales sèches, subventions, 4132.
Canadian Northern Railway, 4084, 4184, 4416, 4490, 4507, 4707.
Carson, sir Edward, présentation à, 1870.
Chambre des Communes, distribution des débats de, 1859.
Chemins de fer de l'Etat, loi de réclamation, 2506.
Concours hippique international, 2554.
Destitutions, 1240, 1477, 2539.
Divorce, réforme du, 873.
Dorval, achat de terrain, 1278, 2551.
Dragage dans le Nouveau-Brunswick, 2177.
Drague Fielding, 2370.
Ecoles indiennes, 2509.
Empress of Ireland, perte de l', 4737.
Fer et acier, primes sur, 1593.
Fermes expérimentales, N.-B., 1192, 1196, 3651, 3653.
Fonctionnaires de l'Etat (les) et la politique, 460, 1254.
Foundation Company, Ltd., 1966.
Fredericton, travaux publics, 740.
Fundy, navigation de la Baie de, 173.
Hauts-fournaux, scories de, 673.
Intercolonial, chemin de fer, embranchement Chatham Junction-Brockville, 4660.
Invasion fénienne, vétérans, 3525, 4523.
Kelly, W. J., affaire, 1777, 1803.
Lévis, quarantaine, 1278.
Marion Bridge-Woodbine, postes, 1171.
Milice, 2483, 3572-3600, 4749, 4755, 4774, 4799-4310.

Carvell, Frank B.—Suite.
Montréal, maître de port, 4196.
National Transcontinental, chemin de fer
Administration, 4635-4638.
Déficit, 1865.
Enquête, 2149.
Naturalisation, 4712, 4717-4723.
Ottawa
Loyers, 2554, 2630.
Douane, 2179.
Fourniture de l'eau, 1977.
Payne, Stephen, emploi de, 1682.
Pêcheries, 824, 1885.
Peine de mort, 517.
Postes
Automobile du département, 3264.
Service ambulant, 2494.
Service transatlantique, 611.
Pommes de terre, tarif sur, 3216, 3225, 3254.
Revenu de l'Intérieur, nomination du sous-ministre, 1477.
Saint-Jean
Douane, 1394.
Port, 1394.
Service de marine, 2004.
Saint-Jean & Québec, chemin de fer, 3144, 4052, 4130.
Souris, tir à la cible, 4774.
Southampton Railway Company, 1523, 3157.
Sussex, édifice public, 1774.
Tarif, 3189, 4517, 4608, 4611.
Télégraphes de l'Etat, service des, 2487.
Tobique, réserve indienne de, 856, 1425, 1609, 2007, 2716, 3696.
Traitements des juges, 3770.
Travail sur l'île Vancouver, conditions du, 552, 573, 692, 1351, 1366.
Vincent, J. U., nomination de, 1477.
Volontaires, primes aux, 1463.
Woodstock, fourniture du charbon à l'édifice public de, 598.

Cassana, farine, 3192.

Chabot, John Leo (Ottawa)
Chambre des Communes, représentation, 5501.
Service civil, 4628.

Chaînes, tarif sur 3291.

Chalutiers à vapeur, 496.

Chambly, canal, 3138, 4740.

Chambre des Communes
Ascension, ajournement à l'occasion de l', 4067.
Affaires de la Chambre, 1682, 3352.
Bibliothèque et salle de lecture, heures de la fermeture de la, 4395.
Bureau de poste, 421, 502.
Comités permanents, 267.
Débats
Distribution, 1859.
Insertion de réponses trop longues à des questions, 1113.
Omissions, 502.
Traducteurs, le chef des, 1905, 5459, 5463.
Fonctionnaires
Nominations, 99, 421, 2816, 3092.
Enquête, rapport sur, 466.
Augmentations de salaires, 2599.
Gouvernement, préséance des affaires du, 1682.

Chambre des Communes—Suite.
Guide parlementaire, 2484.
Indemnité aux députés, 857.
Installations, besoin de nouvelles, 4377.
Loucks, H. H., emploi de, 2554.
Listes électorales, 1859.
Loi concernant la représentation de la, 1ère lect., 640; 2e lect., 883, 971; com. 971; rap. 1061; com. 5420, 5499, 5556; 3e lect., 5556. Voir aussi, 5, 37, 117, 129, 214, 742.
Mercredi des Cendres, ajournement à l'occasion du, 1113.
Messagers, 596, 738.
Orateur suppléant, bureau de. Voir Orateur.
Pâques, ajournement à l'occasion de la fête de, 2421.
Papeterie, 1435.
Réponses, questions relatives aux, 501, 920, 1682, 2476, 2489, 4031, 4065.
Salles, usage des, 2179.
Séances du matin, 2923, 3365, 3476.
Séances du mercredi, 1326.
Séances du samedi, 3952.

Charlottetown
Convention de confédération, 5147.
Postes, 2110, 3208.

Charlton, William A. (Norfolk)
Canadian Northern, chemin de fer, 4170.

Chesley, bureau de poste, 696, 5422.

Chevaux, élevage des, 495, 3655.

Chevaux, abattoirs pour, 3648.

Chevrier & Frère, paiements à, 387.

Champs de bataille nationaux à Québec, bill relatif aux, 1ère lect., 3799; 2e lect., 4062; com. 4062, 4289; 3e lect., 4296.

Champs de bataille historiques, 4364.

Charbon
Contrats pour dragues, 966.
Droits régaliens, 1895.
Terres, 385.

Chasse pélagique du phoque, réclamations, 2484.

Chemins de fer, bills modifiant la Loi des
Armstrong, M., 1ère lect., 1061.
Borden, M., com. général, 3091.
Demers, 1ère lect., 640, 830.

Chemins de fer de l'Etat, commission des, 602, 2484, 2552, 2817.

Chemins de fer, bill règlementant les heures de service des, 2280.

Chemins de fer, bill concernant les passages à niveau des, rés., 4068; 1ère lect., 4068; 2e lect., 4128. Com., 4128; 3e lect., 4197.

Chemins de fer
Nationalisation, 4147-4153.
Octrois de chartes, 3097.
Octrois de terres, 5216.
Passages à niveau, 378, 3354, 3427. Voir aussi Passages à niveau.

Chemins de fer—Suite.
Trains suburbains, 1115.
Voir aussi aux noms des différents chemins de fer.

Chemins de fer et Canaux, crédits, 462, 2050, 3109-3142, 4337-4345, 5124-5140, 5295.
Déclaration ministérielle, 2050.
Canaux, 2050.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 2056.
Chemins de fer de l'Etat, 2052.
National Transcontinental, 2057.
Salaires, etc., 462.

Chemins de fer de l'Etat, bill concernant les créances contre, 1ère lect., 2002; 2e lect., 2506. Com., 2506; 3e lect., 3209.

Chenilles, 1187.

Chisholm, Alexander W. (Inverness)
Alexander, bureau de poste, 3105.
Canadian Northern, chemin de fer, 4256, 4400.
Destitutions, 1473, 1901.
Farmers Bank, 1172, 4982.
Grigg, commissaire du commerce, 2550.
Indiens, Nouvelle-Ecosse, 2593-2598.
Intercolonial, chemin de fer
Contrats pour fourniture du charbon, 3348.
Embranchements, 1822, 5053.
Inverness
Inspecteur des fruits, 1751.
Port, 1905.
Service postal, 854.
Service de bateaux à vapeur, 3086, 5229.
Margaree, réparations du port, 4389.
Milice, 4798.
Pêcheries, commission de consultation, 367, 736, 2527.
Poisson, transport du, 407, 415.
Port Hawkesbury, édifice public, 1986.
Télégraphes et téléphones de l'Etat, 4366.

Chisholm, William (Antigonish)
Antigonish
Agents d'immigration, 601, 5400.
Inspecteur de substances alimentaires, 698.
Edifices publics, besoin d', 1986, 5417.
Percepteur de douanes, 4031, 4065, 4617.
Service des postes, 601, 5326.
Bestiaux, maladies des, 3329.
Chambre des Communes
Rapports prétendus être incomplets, 2489.
Représentation, 2489, 5533.
Commis de postes, 3398.
Decoste, capitaine J., renvoi de, 1869.
Dominion Atlantic Railway, 1169.
Duchemin, M., dépenses de, 5430.
Eastern Extension Railway, 3337.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 2522.
Guysborough, postes, 2006.
Heatherton, réserve indienne de, 602.
Immigration, 1706.
Intercolonial, chemin de fer
Antigonish, pont, 1064.
Dorchester, fourniture de l'eau, 1063.
Extensions, 3333, 5124.
Permis de circulation, 5061.
Réparations, 5310.
Invasion fénienne, vétérans, 2180, 5187.
Liberator, publication, 3392.

Chisholm, William—Suite.
Milice, 4790-4796, 5200.
Nouvelle-Ecosse, agents d'immigration de la, 1771.
Plainfield, bureau de poste, 2112.
Privilège, 2185, 5142.
South Lake, ouvrages de protection, 5424.
Traitements des juges, 2022.
Vancouver, loge orangiste de, 2717.

Cigarettes, prohibition des, 1544, 1768.

Cimon, E. H., dépenses de, 696.

Clark, Hugh (Bruce-nord)
Farmers Bank, 3692.
Milice, 5194.

Clark, Michael (Red-Deer)
Acier, industrie de l', 1578.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Amélioration des grandes routes, 38.
Elections partielles, 38.
Franchise du blé, 44.
Redistribution de la représentation, 37.
Retard apporté à la convocation du Parlement, 37.
Tarif, 40.
Budget, 3002.
Commerce, 3003.
Emprunts, 3005.
Marché domestique, 3008.
Tarif, 3010.
Franchise du blé, 3014.
Industrie du fer, 3016.
Calgary & Edmonton Railway Company, 840.
Canadian Northern, chemin de fer, 4421.
Canadiens à Bisley, 546.
Chambre des Communes, représentation, 911.
Commerce asiatique, 5225.
Embargo britannique sur le bétail, 796.
Farmers Bank, 5098.
Fer en gueuse, drawback sur, 3373.
Grain, marchés du, 1736.
Instruments agricoles, droits sur, 1662.
Ottawa, gouvernement municipal, 1972.
Service naval, 348, 5345.
Terres fédérales, 5075.

Clarke, A. H. (Essex-sud)
Culture du tabac, 1203.

Clarke, W. A. (Wellington-nord)
Budget, 2864.

Clement, dépenses de M. le juge, 2371, 2479.

Clements, Herbert S. (Comox-Atlin)
Eaux navigables, protection des, 361.
Canadian Northern, chemin de fer, 4847, 4854.
Milice pour Prince-Rupert, 4767.
Télégraphes de l'Etat dans la Colombie-Britannique, 2488.

Clous, tarif sur les, 3297.

Club Alpin du Canada, 4332.

Cobequid, naufrage du steamer, 173, 376, 1223.

Cochrane, hon. Frank (ministre des Chemins de fer et Canaux)

Cochrane, hon. Frank—Suite.
Baie d'Hudson, têtes de lignes, 711.
Calgary & Edmonton Railway Co., 833.
Central Western Canada Railway Co., 843.
Grand-Tronc-Pacifique, 212.
Intercolonial, service des trains, 272.
Ile du Prince-Edouard, ch. de fer de l', 327.

Cockshutt, William F. (Brantford)
Agences commerciales, 339.
Brantford, édifice public, 915.
Budget, 2651.
Coût de la vie, 2656.
Défense navale, 2664.
Instruments agricoles, 2654.
Protection, 2658.
Transports, 2663.
Canadiens au Mexique, 2921.
Confédération, semi-centenaire de la, 1522.
Immigration, 1701.
Naturalisation, 4713, 4716.
Pierre, tarif sur la, 915, 3279.

Cocos, tarif sur noix de, 3256.

Code criminel, bill modifiant le
Annonces frauduleuses, 1re lect., 3557; 2e lect., 3627; com., 3627, 3641; 3e lect., 3642. Voir aussi, 4396.
Armes à feu et détectaphones, 1re lect., 493.

Code criminel, revision du, 3208.

Coderre, hon. Louis (secrétaire d'Etat)
Archives, département des, 1853.
Compagnies, amendement à la Loi des, 3556, 4032, 4991.
Explosifs, fabrication des, 3749, 4032.
Impressions et papeterie, 759-776, 1858.
Listes d'électeurs, 1844, 5458.
Minerais, traitement de, 1889.
Mines, département des, 1887-1903.
Naturalisation, 1846.
Sables bitumineux, gisements de, 1899.
Secrétariat d'Etat, appointements, etc., 759.
Tempérance, loi de, 1844.
Tourbe, expérience avec, 1890-1896.
Traduction française, 5465.

Coke, tarif sur le, 3289.

Coldbrook-Station, maître de poste, 1770.

Cole-Harbour, quai, 1773.

Colis postaux, 226, 270, 368, 1420, 5438.
Privilège de franchise, 650.

Colpitts, G. A., affaire, 471.

Collège militaire royal, 3362, 5203.

Comité judiciaire du conseil privé, nomination de hauts juges, 2045.

Comité judiciaire du conseil privé. Voir Conseil Privé.

Commerce asiastique, 929, 5223.

Commerce de l'empire, commission relative au, 971.

Commerce
Ajustement de la balance du, 2112.
Bulletins, 499.
Ministère du Commerce, crédits, 332, 923, 971, 2488, 3055, 3058, 3066.

Compagnies, bill modifiant la Loi des, 1re lect., 3557; 2e lect., 4032; com., 4032; 3e lect., 4032; amendements du Sénat, 4991.

Commis aux postes. Voir Postes.

Commissions secrètes, bill concernant les, 4736, 4894.

Compagnies fiduciaires, bill des, 1re lect., 831; 2e lect., 1180; com., 3045; 3e lect., 3108; amendements du Sénat, 5076.

Concours hippique international, 2554.

Concurrence industrielle orientale, 4739.

Confédération, semi-centenaire de la, 1512.

Conférence de la presse impériale, 5148.

Congrès international pour la pureté, 377, 4030.

Consentement royal, 2489, 2496.

Conservation
Commission, 752, 5392.
Ressources naturelles, 3481.

Conserves, fabriques de, 1682.

Contrebande, accusations de, 1867.

Convention pour la sureté de la vie en mer, 376, 825.

Cookshire, édifice public, 3106.

Cornwall, canal, 3138.

Corruption électorale, 363, 943.

Cour suprême (appels), bill modifiant la Loi de la, 1re lect., 3408; 2e lect., 3623; com., 3623; 3e lect., 3623.

Coût de la vie, 22, 31, 41, 50, 73, 83, 92, 101, 106, 115, 127, 152, 186, 196, 258, 262, 305, 5568.

Coût de la vie, commission du, 374, 2550.

Crédit coopératif, bill concernant les sociétés de, 3800.

Cromwell, F. R. (Compton)
St. Georges Club, 3588.

Crothers, hon. Thomas W. (ministre du Travail)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Coût de la vie, 291.
United Shoe Machinery Co., 291.
Allumettes à phosphore blanc, 1610, 1839.
Canadian Northern, ch. de fer, 4848.
Farmers Bank, 4909, 5109.
Instruction technique, 5397.

Crothers, hon. Thomas W.—Suite.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1146.
Travail
Crédits, 357, 551, 595, 680-695, 5392.
Port de Montréal, 5395.
Troubles ouvriers sur l'île Vancouver, 551-595, 687, 1368.

Cruise, Robert (Dauphin)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Franchise du blé, 311.
Coût de la vie, 313.
Réciprocité avec les Etats-Unis, 313.
Budget, 2962.
Franchise du blé, 2962.
Instruments agricoles, 2962.
Camperville, postes, 2816.
Canadian Northern, chemin de fer, 2639.

Currie, John A. (Simcoe-nord)
Calgary & Edmonton Railway Co., 803.
Milice, 3596.
Tarif, 3301.
Toronto, Niagara & Western Railway, 3432.

Currie, Ronald, 1037, 1054, 1679. Voir aussi Hansard anglais, 1361.

Davidson, Avard L. (Annapolis)
Invasion fénienne, vétérans, 3535.
Marine et Pêcheries, crédits, 2533.
National Transcontinental, chemin de fer, enquête, 2253, 2259.

Débats. Voir Chambre des Communes.

Delisle, Michel (Portneuf)
Indemnité sessionnelle, 857.
Malbaie, service de steamer, 2007.
Montcalm, steamer, 698.
Morrison, lieut.-col., dépenses, 2007.
Pilotage, 698, 1278.
Portneuf, 1279, 3672.
Saint-Casimir, bureau de poste, 378, 699.

Demers, M. Joseph (Saint-Jean-et-Iberville)
Chemins de fer, amendement à la Loi des, 640, 830.
Débats de la Chambre, omission, 5071.
Destitutions, 1442.
Farmers Bank, 4919.
National Transcontinental, chemin de fer, enquête, 2358.
Paradis, L., nomination de, 2978.
Sainte-Brigide, postes, 935.
Saint-Jean
Percepteur des douanes, 935.
Pont, 2819.
Poste rurale, 386.
Revenu de l'Intérieur, 1070.
Semences, 389.

Destitutions, 454, 799, 808, 1037, 1045, 1227-1244, 1441, 1451-1461, 1470, 1492.
Bigelow, J. E., 1504.
Décoste, capitaine J., 1869.
Drummond et Arthabaska, 1071.
Faucher, E., peintre, 1869.
Intercolonial, employés du chemin de fer, 389.
Laing, J. R., maître de poste, 390.
Larivière, M., agent de terres, 389.
Leslie, W. C., maître de poste, 389.
McGillis, J., 1504.

Destitutions—Suite.
McLeod, M. H., géologue, 1901.
McRea, A., gardien de phare, 1172.
Piscifacture, employés de, 390.
Trois-Rivières, employés du bureau de poste de, 858.

Denison, J. R., maître de poste, 3364, 5450, 5455.

Dentaires, machines, 3296.

Dentistes, congrès de, 3102.

Dépenses de voyage des ministres, 639.

Députés Provinciaux, emploi de, 3672.

DesPrairies, dragage de la rivière, 1813.

Détectaphone, emploi de, 493.

Dette du Canada, 1170.

Devlin, Emmanuel B. (Wright)
Baie Georgienne, canal, 596, 1099, 3114.
Budget, 2748.
Politique nationale, 2749.
Surplus, 2751.
Immigration, 2753.
Tarif, 2753.
Transports, 2755.
Agriculture, 2756.
Canaux, trafic par, 385.
Chambre des Communes, représentation, 5513.
Eaux internationales, 172.
Edifices publics, dépenses, 4372.
Explosifs, réglementation des, 4034.
Farmers Bank, 4904.
Grain, exportations de, 498.
Hull
Douane, 597.
Recettes, revenu de l'Intérieur, 498.
Minerais, dépôts de, 1072.
Nouvelle-Ecosse, houille, 385.
Ottawa et Hull, commission d'amélioration, 731.
Privilège, 1174.
Sans-travail, les, 5220.
Traitements des juges, 2022.
Ulster et le ministre de la Milice, 1994.
W. C. Edwards Co., 3636.
Wright, bureau de poste du comté de, 470.

Différends industriels, loi relative aux, 1071.

Disraëli, quai, 1504.

Divorce
Procédure à suivre, 1173.
Réforme, 861.

Documents parlementaires, distribution de, 1859.

Doherty, hon. C. J. (ministre de la Justice)
Annonces frauduleuses, 3557, 3628, 3642.
Comité judiciaire du conseil privé, 2048.
Corruption électorale, 951.
Cour d'échiquier, 2479.
Cour suprême, appels en, 3408, 3623.
Divorce, réforme du, 876.
Elections, amendement à la Loi des, 503.
Explosifs, réglementation des, 4033.
Falardeau, affaire, 484.
Fatsari, G., mise en liberté de, 491.

Doherty, hon. C. J.—Suite.
Haultain, jugements du juge en chef, 1326.
Immigration asiatique, 1319.
Jeunes délinquants, amendement à la Loi des, 3408, 3678.
Juges, île du Prince-Edouard, 5071.
Juges, traitements des, 2033, 3765, 4058, 4128.
Justice, ministère de la
Traitements et appointements, 361.
Crédits, 361, 2477, 4703.
Kelly, W. J., affaire, 1787.
Labrador, juridiction sur la côte du, 3100.
Merchants Accident Guarantee Co., 3674.
Monk, l'hon. F. D., mort de, 3955.
Naturalisation, nationalité britannique, 3407, 4296, 4316, 4352, 4549, 4712-4727, 4992-5005, 5008.
O'Brien, A. H., mise à la retraite, 2038.
Peine de mort, 777.
Pembroke Lumber Co., réclamation de, 5214.
Pénitenciers, 2477, 2480, 4703.
Pension à veuve de gardien, 3621-3693.
Police fédérale, 2480.
Prisons, réforme des, 4703.
Prisons et écoles de réforme, amendement à la loi des, 3557, 3627.
Sénat, représentation, 1559.
Tempérance, amendement à la loi de, 3614, 3750, 3883.
Terres fédérales, amendement à la loi des, 4549, 5005, 5074.
Traite des blanches, 4705.

Dominion Atlantic Railway, 1169.

Dorchester
Employés du gouvernement, 3801.
Pénitenciers, 465.

Dorion, dragage, 468.

Dorval, achat de terrain pour fins militaires, 1074, 1174, 1278, 2551.

Douanes
Crédits, 422, 445-462, 1009-1016, 1045-1059, 2475, 2487.
Destitutions, 1009, 1045.
Droits, 5555.
Estimation trop basse, 3475.
Nominations, 498.
Service de protection, 446.

Douanes (drawback sur fer en gueuse), bill modifiant la loi des, rés., 3365; 1re lect., 3375; 2e lect., 3672; com., 3672; 3e lect., 3673. Voir aussi **Tarif.**

Douglas, James (Strathcona)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Blé en franchise, 316.
Aide à l'agriculture, 318.
Sans-travail, les, 318.
Baie d'Hudson, têtes de ligne, 597.
Budget, 2974.
Taux de fret, 2975.
Ficelle d'engerbage, 2977.
Calgary & Edmonton Railway Co., 802, 842.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1923.
Indiens, 2596.
Terres fédérales, 3507, 3520.

Dragues et dragage
Canada, 1278.
Charbon, fourniture du, 2178.
Est, rivière de l', 5555.
Fielding, 2370.
George McKenzie, 1865.
Ile du Prince-Edouard, 3208.
Nouveau-Brunswick, 2177.

Drummond et Arthabaska, maître de poste, 1063.

Dubé, P., emploi de, 2112.

Duchemin, H. P., paiements à, 372, 731, 808, 935, 970, 1037, 1165, 1246.

Dunvegan, télégraphe, 855.

Duthie-Point, phare, 738.

Eastern Extension Railway, 3337.

East-Jeddore, dragage 969.

East-River, améliorations, 851.

Eaux navigables. Voir Pollution des eaux navigables.
Protection des eaux navigables, bill concernant, 1re lect., 361.

Edmonton et Fort-St-George, service postal, 934.

Edmonton, salle d'exercice, 372.

Edmundston, bureau d'immigration, 739, 1695.

Edson-Grand-Prairie, service postal, 388.

Edwards, John W. (Frontenac)
Barriefield, camp de, 3880.
Budget, 2730.
Produits agricoles, 2731.
Blé en franchise, 2733.
Transports, 2740.
Instruments agricoles, 2742.
Coût de la vie, 2746.
Industrie de l'acier, 2746.
Réciprocité avec les Etats-Unis, 2747.
Fisher, hon. S., sur agriculture au Canada, 1164.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1927.
Franchise postale, privilège de, 3380.
Frontenac, poste rurale, 852.
Gazette de l'Agriculture, 1158.
Imprimerie Nationale, 4552.
Installations frigorifiques, 1761.
Invasion férienne, vétérans, 3671.
Kingston, chaussée de, 3671.
Kingston, pénitencier, 852, 2477, 2639, 3104, 4667-4687, 4694.
O'Brien, A. H., mise à la retraite de, 2044.
Ottawa, capitale, 1974.
Parades militaires, 2283.
Pêcheries, 1912.
Peine de mort, 528.
Pilotage, 3793.
Pommes de terre, tarif sur, 3228.
Réciprocité avec les Etats-Unis, 1766.
Sans-Travail, les, 4236.
Service civil, 4631, 4632.
Service naval, 5356.
Transports, 3126.

Eganville, bureau de poste, 372, 2667, 5409.

Elections, bill modifiant la Loi des, 1ère lect., 503.

Elections, comité des Lois des, 1173.

Elections (les) et les fonctionnaires du gouvernement. Voir aussi Fonctionnaires.

Elections générales, résumé des, 3143.

Elévateurs à grain, 498, 601, 1276, 1724-1744.

Elévateurs terminaux, 1724-1745.

Elliott, George A., (Middlesex-nord), Farmers Bank, 5105.

Elmira, bureau de poste, 736.

Emmerson, hon. H. R. (Westmoreland)
Brantford, édifice public, 920.
Budget, 2803.
Tarif, 2803.
Scories basiques, 2807.
Pierre de taille, 2809.
Protection, 2810.
Calgary & Edmonton Railway Co., 833.
Canadian Northern, têtes de lignes du chemin de fer, 734, 2370.
Cartes inexactes, 3045.
Champs de bataille, conservation des, 3353.
Colpitts, G. A., affaire, 471, 480.
Compagnies fiduciaires, 3049.
Dorchester, pénitenciers, 465.
Franchise postale, privilège de, 3380.
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co., 3360.
Gouverneur général, nouveau, 3615.
Hareng, pêcheries de, 2552.
Hudson, bateau-patrouille, 2817.
Intercolonial, chemin de fer
Administration, 3413; amendement proposé, 3421.
Embranchements, 371.
Canadien-Pacifique, convention de trafic avec le, 596, 625, 1608, 1771.
Destitutions, 1067, 3108, 3669.
District No 3, 1169.
Dorchester, fourniture de l'eau, 1063.
Foin, expéditions de, 965.
Fonds de prévoyance, 494.
French River, ponts, 381.
Halifax, têtes de ligne, 1867.
Hampton, gare, 1771.
Harris, F., emploi de, 2281.
Killam, A. E., retraite de, 1805.
Levés topographiques, personnel des, 2370.
Mécaniciens, nomination de, 2281, 2370.
Moncton, achat de résidence à, 935.
Skeffington, détective, 964.
Trains, service des, 174, 272.
Trains suburbains, recettes des, 1064.
Wagons en bois, 373.
Juges, traitements des, 2022, 2036.
Milice, affiche de, 2181.
National Transcontinental, enquête, 1393, 2442.
Pierre, tarif, 920, 3277.
Postes maritimes, service des, 174, 212.
Postes transatlantiques, service des, 396.
Richibouctou, équipe de sauvetage, 701.
Saint-Jean & Québec, chemin de fer, 2668, 2924, 3178.

Emmerson, hon. H. R.—Suite.
Sackville, quai public, 597.
Scories basiques, 468, 538, 660, 2807; amendement proposé, 668.
Tarif, 3277.
Trent Valley Woollen Company, 2281.
Volontaires, primes aux, 1464.
Westmoreland, ports, 468.

Empress of Ireland
Cour d'enquête, 5072.
Perte de, 4615, 4733, 4737, 4810, 4897, 4898, 5063, 5079, 5140. Voir aussi 5258, 5420.

Emprunts, flottements d', 5221, 5295.

Esquimalt, cale sèche, 851, 1502.

Ethier, Joseph A. C. (Deux-Montagnes)
Chemins de fer, subventions, 5158.
Conserves, fabriques de, 1682.
Intercolonial, chemin de fer, 5135.
Sainte-Scholastique, destitution du maître de poste de, 3797, 4025.

Etrangères, département des affaires, 374.

Explosifs, bill ayant pour objet de réglementer les, rés. 3749; 1ère lect., 3749; 2e lect., 4032; com. 4033; 3e lect., 4068. Voir aussi 1896, 1901.

Exportations, bill modifiant la Loi des, 1018. 1ère lect., 1022; 2e lect., 1842. Com., 1842, 3624; 3e lect., 3883.

Expositions, 377, 1766.
San Francisco, 377, 1768, 3411.

Extraditions, affaires concernant les. Voir Kelly.

Falardeau, affaire, 480, 734.

Falmouth, digue, 1865.

False-Creek, réserve indienne de. Voir Kitsilano.

Falsifications alimentaires, bill modifiant la Loi des, 1ère lect., 1501; 2e lect., 2501; en comité, 3520; 3e lect., 3521.

Farmers Bank, bill ayant pour objet de venir en aide à la, rés., 3679; 1ère lect., 3693; 2e lect., 4858, 4900, 4990; com., 5079; 3e lect., 5115.
Amendement proposé: M. A. K. McLean, 4885; vote, 4990. Voir aussi 758, 1172, 3352, 3613.

Farnham, camp de, 1082, 1174, 1504.

Fatsari, G., mise en liberté de, 490, 2003.

Federal Life Assurance Company, 2550.

Fer et acier, industrie du, 697, 1569, 1888, 3189.
Minerais, traitement des, 1888.
Produits, valeur des, 697.
Tarif, 3189.
Bandes, 3305.
Barres, 3312.
Gueuses, etc., 3285.
De construction, 3287, 3312.
Tuyauterie, 3297.

Fer en gueuse, drawback. Voir Bill modifiant la Loi des Douanes.

Ferguson, G. H., commissaire, 2007.

Fermes expérimentales, 1192, 1196, 1204, 2484, 3649.

Ferrona-Sunny Brae, ch. de fer, 701.

Ficelle, tarif sur, 3310.

Ficelle d'engerbage. Voir Loi concernant l'inspection et la vente.

Ficelle marlin, droits sur, 362.

Fielding, P., emploi de, 384.

Finances, ministère des, crédits, 757.

Financier, état. Voir Budget.

Financières, conditions, 19, 59, 65, 137, 177, 198.

Fisher, J. H. (Brant)
Auto-Wheels, Limited, 1747.
Privilège, 3265.

Fletcher, Joshua, emploi de, 370.

Foin, expéditions de, 965.

Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 455, 650, 740, 778, 1253, 1923, 1959, 2417, 2520-2535.

Forêts, réserves et parcs de l'Etat. Voir Réserves et Parcs.

Fortier, Edmond (Lotbinière)
Traduction française, 2551.

Foster, Arthur DeWitt (King, N.-E.)
Canadian-Northern, ch. de fer, 4156.
Destitutions, 1240.
Immigration, 1209.
Installations frigorifiques, 3725, 5375.
Ressources naturelles, conservation des, 1897.
St. John Valley Railway, 3181.

Foster, hon. George E. (ministre du Commerce)
Antilles
Cables, 1000.
Commissaire du commerce, 923.
Service de paquebots, 1001.
Budget, 2988.
Conditions commerciales, 2992.
Industrie minotière, 2993.
Programmes de commerce, 2995.
Blé en franchise, 2998.
Chine et Japon, subventions à paquebots, 5223.
Commerce, ministère du, crédits, 332, 923, 971, 1724, 3055, 3066, 5223.
Commerce impérial, commission, 971.
Commissaire du commerce, 334.
Coût de la vie, 5569.
Ficelle d'engerbage, 1683, 3055.
Fret océanique, taux de, 3071, 5232.
Grains
Administration de la loi des grains, 1724.
Bill, 3314, 3735.

Foster, hon. George E.—Suite.
Commission, 1724.
Laboratoire, 332.
Haut Commissaire, bureau du, 5570.
National Transcontinental, ch. de fer, 5044.
Paquebots, subventions, 3055-3058, 3066-3079, 5223.
Peine de mort, 515.
Poisson, transport du, 5259.
Postes, subventions, 3055, 3083.
Postes britanniques, taux des, 3388.
Postes sur l'Atlantique, service des, 5256.
Procédure parlementaire, comité de subsides, sans question posée, 539.
Recensement, 1000.
Saint-Laurent, taux sur le, 1024.
Semences, bill concernant l'inspection des, 4346.
Strathcona, mort de lord, 172.
Titres honorifiques, 505.

Foundation Company, Ltd., 1966.

Fowler, George W. (King et Albert)
Canadian-Northern, ch. de fer, 4824.
Hampton, édifice public, 4369.
Invasion fénienne, vétérans, 3533.
Juges, traitements des, 2020, 3768.
Milice, terrains de manœuvres, 5205.
National Transcontinental, enquête, 2393.
Pêcheries, protection des, 1881.
St. John Valley Railway, 4056.
Service civil, 4631, 4633.
Yukon, juge du territoire du, 4196.

Française (langue)
Documents officiels en français, 4616, 4706.
Traduction, 2004, 2551.

Franchise postale, privilège de, 1017, 1067, 3378.

Fraser, J. McL., agent de pêcheries, 5219.

Fraser, W. E., agent des pêcheries, 2520-2535.

Fraserville
Batterie, 1069.
Port, 376, 466, 1680.
Salle d'exercice, 379.

Fredericton
Ferme expérimentale, 1192.
Postes, 2110.
Travaux publics, 740.

French River
Améliorations, 2180.
Digue, 1680.
Quai, 1502.

Fret, taux de, 2006, 2301, 2718, 3117-3133, 4507-4513, 4598-4606.

Fripp, Alfred E. (Ottawa)
Chambre des Communes, représentation, 5503.
Divorce, bills de, 5066.
Foundation Co., Ltd., 1968.
Goldchmidt, R., brevet de, 3063.
Labrador, Québec & Sud, chemin de fer, 3065.
Ottawa, fourniture de l'eau, 1976.
Service civil, 4625, 5564.
Willson, T. L., brevet de, 3060.

Frontenac, poste rurale, 852.

Fruits, inspection des, 1751, 1753.

Fuller, Mme M. E., pension de, 5186.

Fundy, navigation de la baie de, 173.

Fusil Ross, 542.

Galerie Nationale des Arts, 850.

Garland, W. F. (Carleton, Ont.)
Budget, 2918.

Gaspé
Edifices publics, 4371.
Service de steamer, 1502, 2552, 3083, 3208.

Gauthier, Louis J. (Saint-Hyacinthe)
Destitutions, 1458.
National Transcontinental, enquête, 2373.

Gauvreau, Chs A. (Témiscouata)
Assurance (l') de Rimouski, 4066.
Cimon, E. H., paiements à, 696.
Fraserville
Accise, agent de l', 1469.
Batterie, 1069.
Edifice public, 4375.
Port, 376, 466, 1680.
Salle d'exercices, 379.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1469, 2371.
Ingérence politique, enquêtes en matière d', 2371.
Intercolonial, chemin de fer
Destitutions, 390.
Contrats pour fourniture de la glace, 384, 2112.
Rivière-du-Loup, installations, 5157.
Isle Verte, quai, 379, 1681, 2372, 4894.
Juges, traitements des, 3783.
Liberator, magasins, 3393.
National Transcontinental, chemin de fer, 4643-4646.
Québec
Commission du port, 1681, 2372.
Juges, 4991.
Revenu de l'Intérieur, agents et employés du, 1469.
Rimouski,
Douane, 2111.
Ingénieurs, 2178.
Médecins, services de, 2112.
Port, 2178, 2419.
Vingtième Batterie, 1426, 2372.
Sénateurs canadiens-français, 386.

Gélinas, P. et R., emploi de, 2819.

Gendarmerie à cheval, 328, 742, 2667.

Géologie, crédits de commission de, 1901.

Georgienne, canal de la Baie, 370, 596, 1069, 1083, 1813, 3111-3123, 5421.

German, William M., (Welland)
Brantford, édifice public, 914.
Canadian Northern, chemin de fer, 4068, 4184, 4199, 4213, 4248.
Farmers Bank, 5080.
National Transcontinental, enquête, 2220.
Naturalisation, 4998.
Primes sur acier, 1597.
Sénat, représentation, 1564.

German, William M.—Suite.
Union Life Insurance Company, 2486.
Welland, canal, 3119.

Giasson, bureau de poste, 2281, 2818, 4018.

Gimli, lac, patente, 1425.

Girard, Joseph (Chicoutimi)
Agriculture, encouragement de l', 1214.
Québec-Blanc-Sablon, service à vapeur, 3091.

Glass, S. Francis (Middlesex-Est), Immigration, 1713.

Glencurrie, bureau de poste, 4742.

Gouverneur général
Nomination de, 3615.
Départ, adresse, 5467.

Graham, George P. (Renfrew-Sud)
Allumettes phosphore blanc, 1612, 1840.
Baie Georgienne, canal de la, 3116.
Baie d'Hudson, chemin de fer, 725, 3263.
Barils acier, fabrication de, 1608.
Calgary & Edmonton Railway, 840.
Canadian Northern, chemin de fer, 3409, 3967, 4184, 4211.
Canadien-Pacifique, embranchement Toronto-Sudbury, 1166.
Chambre des Communes
Distribution des Débats, 1859.
Représentation, 898.
Chemins de fer, amendement à la Loi des, 3091.
Chemins de fer, passages de, 378.
Chemins de fer et Canaux, crédits, 3116-3135, 4337-4345.
Chesley, édifice public, 5422.
Commissaires du port, Montréal et Québec, 1503.
Conservation, commission de, 757.
Eganville, bureau de poste, 372, 2667, 5409.
Emprunts, 5221.
Farmers Bank, 5080.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1923.
Grand-Tronc-Pacifique
Arbitrage, 379.
Coût par mille, 966, 1392.
Garantie d'obligations, 5122.
Haut-Commissaire, bureau du, 330, 1848.
Intercolonial, chemin de fer, administration, 3452.
Imprimerie Nationale, 764, 770, 1859.
Labrador, Québec & Sud, chemin de fer, 3096.
Lancaster, indisposition de M., 3358.
Mines, nominations au département des, 1887.
Morrisburg, postes, 1773.
National Transcontinental, chemin de fer, 2063, 2077, 2117, 2138 (am.), 5025.
Ateliers, 1067.
Commission d'enquête, 921, 938, 1396, 2006.
Drawback sur contrats, 1393.
Est, section de l', 1067.
Houillères, 3264.
Little Mistongo, pont, 602.
Rampes, changement de, 964.
Saint-Malo
Ateliers, 379, 735, 1904.
Tunnel, 933.
Transcona, ateliers, 696.

Graham, George P.—Suite.
Naturalisation, 1846.
Ottawa & New-York, réclamation du ch. de fer, 3138.
Pas Mission, pont, 384.
Peine de mort, 520.
Pembroke, salle d'armes, 5384.
Pensions de vieillesse, 1418.
Petawawa, réclamation, 5211.
Pilotage, 855.
Pollution des eaux navigables, 1824.
Postes, salaires des employés des, 3377.
Québec, achat de terrains à, 1503.
Radium, minerais, 1772, 1901.
Rainy River Radial Railway Company, 3094.
Routes, Association des Bonnes, 3137.
Service naval, 2006, 5349.
Saint-Jean, port de, 1773.
Spiritueux et tabacs, 1458.
Tarif, 3309.
Tempérance, loi de, 1844.
Toronto, Niagara & Western Railway Company, 3358, 3427.
Transports, 3117.
Trent, canal de, 1904, 2925, 4339, 4340, 5131, 5180.
Welland, canal, 3117, 3136, 5297.

Graham, quai, 467.

Grains Canadiens, bill modifiant la Loi des, rés., 3314; 1ère lect., 3315; 2e lect., 3735; com., 3735; 3e lect., 4031.

Grains
Administration de la loi, 1724.
Commissaires, 1724, 2488.
Echantillons, marchés, 2923.
Elévateurs, 499, 601, 1276, 1724-1744.
Expéditions, 498.
Inspection, 1172.
Laboratoire, 332.
Transports, 3120-3134. Voir aussi Grains Canadiens.

Grains de semence, distribution de, 389.

Grains de semence, inspection de. Voir Inspection et Vente.

Granby, postes, 382, 731.

Grandes Routes, améliorations des, 16, 24, 38, 51, 55, 58, 106, 122, 135, 155, 160, 171, 185, 231, 273, 309.

Grand Falls St. John Railway, 384.

Grand'Mère, édifice public, 2819.

Grands Rapides de l'Athabaska, 1426.

Grand-Tronc, ch. de fer. Voir têtes de de lignes, Toronto.

Grand-Tronc-Pacifique
Coût par mille, 966, 1392.
Etats estimatifs, 4338.
Winnipeg, têtes de ligne. Voir à Winnipeg.

Grand-Tronc-Pacifique, bills concernant le, Achèvement de la section des prairies, extension de temps, 1re lect., 212; 2e et 3e lect., 786.

Grand-Tronc-Pacifique—Suite.
Garantie d'obligations. Rés., 5015; 1re lect., 5022; 2e lect., 5115; com., 5115; 3e lect., 5223.

Granton et Abercrombie, postes, 2817.

Green, Robert F. (Kootenay)
Bills de divorce, procédure, 5067.
Conditions du travail sur l'île Vancouver, 1362.

Grigg, commissaire du commerce, 2550.

Grosse-Ile, station de quarantaine, 5216.

Guthrie, Hugh (Wellington-sud)
Canadian-Northern, ch. de fer, 4601, 4711.
Farmers Bank, 3682.
Instruments agricoles, droits sur, 1641.
Milice, 4757-4765.
National Transcontinental, enquête, 2422.
Passages à niveau de ch. de fer, 4130.
Postes, amendement à la loi des, 3399.
Prudential Life of Canada, 3639.
Salles d'armes, 4757-4765.
Toronto, Niagara & Western Railway Company, 3359, 3430.
Trent, enquête du canal de, 5162.

Guysborough
Embranchement, 4664.
Quai public, 373.

Guysborough-Heatherton, postes, 2006.

Hagersville, maître de poste, 2817.

Halifax
Bateau-phare, 3207.
Dennis, édifice, 5220.
Fortifications, 364.
Milice, contrats, 3880.
Postes, 364.
Salles d'exercice, 738.
Têtes de lignes. Voir aussi Intercolonial.

Halifax, transport des postes dans le comté de, 969.

Hanna, A. E. (Lanark-sud)
Tarif, 3296.

Hants, listes électorales du comté de, 856.

Hantsport
Edifice public, 1072.
Quai, 4895.

Harbourville, gardien du phare de, 1503.

Hartt, Thomas A. (Charlotte, N.-B.)
Destitutions, 2541.

Haultain, jugements du juge en chef, 1326.

Haut Commissaire, bureau du, 329, 370, 1848, 3882, 5570.

Hazen, hon. J. D. (ministre de la Marine et des Pêcheries)
Accidents maritimes, enquêtes sur les, 4734-4736. Voir aussi route du St-Laurent.

Hazen, hon. J. D.—Suite.
Atlantique, service des dépêches sur l', 5237.
Agence de la marine à Québec, 3143.
Abordage et sauvetage en mer. Voir accidents maritimes et marine marchande.
Baie de Fundy, navigation sur la, 173.
Baie d'Hudson, têtes de lignes à la, 1268.
Bulletin de la pêche, 5379.
Cales sèches, subventions, 4135, 4273.
Chasse pélagique des phoques, 2484.
Commission biologique, 2548.
Colpitts, affaire, M., 471.
Commission du port de Montréal, 3794, 4042.
Commission du port de Québec, 3794, 3799, 4047.
Commission du port de Sydney-nord, 1613, 877.
Commission du port de Vancouver, 2279, 2503.
Convention relative à la sécurité de la vie en mer, 825.
Désastre de pêche, demande de secours au gouvernement à propos d'un, 5372, 5385.
Documents officiels en français, 4616, 4706.
Empress of Ireland, enquête sur l', 4734, 4813, 4898, 5072.
Fonctionnaires du gouvernement et la politique, 1927.
Frédéricton, ferme expérimentale de, 1194, 3649, 3653.
Homard, règlements concernant la pêche du, 5376.
Intercolonial
Administration, 3417, 3455.
Convois suburbains, 1117.
Karluk, le steamer, 4707, 4810.
Kelley, affaire, Wm. J., 1795.
Lac Erié, service des bouées sur le, 2640.
LeBlanc, enterrement du matelot, 5368.
Levés hydrographiques, 5373.
Marine et Pêcheries, budget du ministère de la, 342-346, 424-444, 786-801, 813-825, 1222-1273, 2512-2549.
Marine Canadienne. Voir aussi amendements à la Loi de la Marine.
Marine Marchande, amendements à la loi de la, 99, 779, 1614, 3203, 3783. Voir aussi Marine Canadienne.
Maître du port de Montréal, 5378.
Pilotage, 1031, 3787.
Pêcheries dans les eaux limitrophes, 1273.
Poisson et Pêcheries, amendement à la Loi, 831, 1221, 1819, 1907.
Poisson mariné, inspection du, 3616, 4617, 4618.
Pollution des eaux navigables, 1823, 1831.
Révocations, 799, 812, 1246.
Service de Protection, 5366.
Service Naval, 342-351, 5335.
Saint-Jean, le port de, 5237.
Saint-John Valley Railway, 3159.
Saint-Laurent, accidents sur la route du, 3410, 3558. Voir aussi accidents maritimes.
Saint-Laurent, le chenal du, 1022-1039.
Transport du poisson, 414, 423, 1274, 5375.

Heatherton, réserve indienne de, 602.

Hebb, L. J., sommes payées à, 2283.

Henderson, David (Halton)
Brantford, édifice public de, 917.
Edifices publics, 4376, 4379.
Farmers Bank, 4961.
Federal Life Assurance Company, 2560.
Livres bleus de la Chambre des Communes, 1861.
Naturalisation, 1847.
Toronto, Niagara and Western Railway, 3433.

Hepburn, B. R. (Prince-Edouard, Ont.)
Prince-Edouard & Hastings RR. Coy., 3094.

Homards. Voir Poisson.

Home Rule pour l'Irlande
Carson, Sir Edward, prétendus cablogrammes à, 2182, 2283.
Présence de M. Cochrane à la présentation faite à sir Ed. Carson, 1870.
Départ de Canadiens choisis avec soin, 1994.
Toronto, assemblée de, 3735.
Vancouver, résolutions adoptées par la loge orangiste de, 2717, 2921.

Homesteads et Colonisation
Burns, bail de pâturage à M., 2716.
Inscriptions, 370, 598, 4551.
Patentes des terres, 3264.
Paiements, intérêt sur les, 1502.
Préemptions, Alberta, 375.
Règlements, 2421. Voir aussi Terres Fédérales.

Hughes, l'hon. Sam. (ministre de la Milice et de la Défence)
Arsenaux, 4765-4767, 5195.
Affiches militaires, 2181.
Canadiens à Bisley, 541, 546, 1275.
Collège royal militaire, 5203.
Dorval, terrain militaire, 1082.
Farnham, le camp de, 1082, 1174.
Fénienne, les vétérans de l'invasion, 3521-3556, 4523-4549, 5787.
Gratifications aux volontaires, 3521-3556, 4522-4549.
Milice
Crédits, 354, 2475, 2482, 3559-3613, 4749-4810, 5187-5214.
Exercices annuels, 5187.
Habillement, 5192.
Terrains pour les camps, 5205.
Musique aux démonstrations politiques, 5199.
Privilège, 2183.
Petawawa, réclamation pour du bois fourni au camp de, 5211.
Processions religieuses et la milice, 2283, 5191.
Souris, le champ de tir de, 4753, 4775.
Trent, enquête sur le canal de, 5178.

Hughes, James J. (King, I. P.-E.)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Baie d'Hudson, têtes de lignes, 725.
Carleton-Head, brise-lames, 2283.
Charlottetown, Crapaud, poste, 3208.
Chambre des communes
Bibliothèque et salle de lecture, fermeture de la, 4395.
Débats, compte rendu officiel des, longueur des réponses, 1113.

Hughes, James J.—Suite.
Chmbre des Communes—*Suite.*
Papeterie, 1435.
Représentation, 742, 894.
Coût de la vie, 106.
Colonels honoraires, 1681.
Crustacés, commission des, 4196, 4477.
Défence navale, 104.
Dépenses de la milice, 109.
Elmira, bureau de poste d', 736.
Francais, quai sur la rivière des, 1502.
Fénienne, les vétérans de l'invasion, 464, 2185, 3521.
Gazette agricole, 1156, 1750.
Grandes routes, améliorations des, 106.
Iles de la Madeleine, service de steamers aux, 425.
Ile du Prince-Edouard
Banques, 1866, 2666.
Chemin de fer, 325, 969, 4666.
Dragues, 3208.
Trayaux publics, 4391.
Fret, tarif du, 1067.
Juges, 5071.
Représentation aux Communes, 742, 894.
Service à vapeur, 3088.
Transport, 421.
Instruments agricoles, droits sur les, 1658.
Intercolonial, ch. de fer de l'
Nomination des mécaniciens, 2281.
Wagons à marchandises, 597.
Little-Sands, brise-lames, 469, 1681.
Milice, officier commandant la 6e division de la, 1868.
Octrois de terres aux ch. de fer, 5216.
Poisson mariné, inspection du, 4618.
Pommes de terre, tarif sur les 3209, 3234.
Réponses
Supposées incomplètes, 501.
Demande de renseignements, 4478.
Révocations, 1172.
Rocky Point, quai, 3265, 3476.
Service Naval, 350.
Scories de hauts-fourneaux, 668.
Souris, le champ de tir de, 1503, 1775, 1868, 2489, 4748-4754.
Strong, Heath, paiements à, 1171.
Tarif, 103.
Transcontinental National, enquête sur le, 2330.

Hull
Bureau des douanes, 597.
Recettes du Revenu de l'Intérieur, 488.

Humboldt, inspecteur des homesteads à, 598.

Hydro-Electriques, les lignes, 3635, 4898.

Ile du Prince-Edouard
Banques, 1866, 2666.
Chemin de fer, 4667.
Représentation, 129, 742, 889, 894, 900, 904, 5477, 5491, 5499, 5551.
Service d'hiver, 736, 794.
Taux de fret, 325, 969, 1067.
Transports, 421.

Iles de la Madeleine, postes, 362.

Immigration, 10, 146, 307, 316, 1209.
Asiatiques, 368, 369, 848, 1279, 2768, 5214, 5225.
Autrichiens, 938.
Bulgares et Russes, 4742.
Chinois, application de la Loi concernant les, 5402.

Immigration—Suite.
Crédits, 4332.
Déportations, 934.
Colombie-Anglaise, à la, 2373.
Etats-Unis, aux, 732.
Européenne, 600.
Hindous, des, 4196, 4394, 4478, 4551, 4706, 4738, 4743, 4899, 5141, 5214.
Inspection, 1505, 1716.
Règlements, 368.
Statistiques, 370.

Immigration, loi pour modifier la loi d', (exclusion des Asiatiques), 1ère lect., 5214.

Impressions et Papeterie, crédits, 759, 1858.

Imprimerie Nationale, 4552.

Indiens, loi pour modifier la loi des, 1ère lect., 1903; 2e lect., 2508; com., 2508, 3643; 3e lect., 3715; amendements du Sénat, 5015.

Indian Harbour Lakes, directeur de la poste de, 3205.

Indiens
Budget, 445, 2588, 2598, 5399.
Caughnawaga
Hopital, 445.
Requêtes, 2508, 3643, 3694, 3698.
Colombie-Britannique, 2594, 5399.
En général, 445, 2598.
Liqueurs enivrantes, vente de, 3362.
Nord-Ouest, provinces et territoires, 2595, 5399.
Nouvelle-Ecosse, 2591-2594, 2979, 5399.
Ontario et Québec, 2588-2591.
Soins médicaux, Nouvelle-Ecosse, 2588, 2979, 3363.

Ingérence politique, enquêtes au sujet de l', 2371, 2417.

Inspection et Vente, bills modifiant la Loi de l', ficelle d'engerbage, rés., 1683; 1ère lect., 1686; 2e lect., 3055; com. et 3e lect., 3055.
Aliments, 1ère lect., 2370; 2e lect., 4346; com., 4346; 3e lect., 4350.

Installations frigorifiques dans la Nouvelle-Ecosse, 734.

Installations frigorifiques, bill concernant les, rés., 1835; 1ère lect., 1836; 2e lect., 3721; com., 3721, 4350; 3e lect., 4352. Voir aussi, 734, 741, 1759.

Instruction technique, 374, 597, 3204, 5073, 5397.

Instruments agricoles
Droits imposés, M. M. Knowles, 1623; vote, 1677.
Etendue de cette industrie, 601.
Evaluation pour droits, 3104.
Remise sur matière brute, 1425.
Tarif, 3292.

Intercolonial, chemin de fer de l'
Administraion, 2050; amendement proposé par M. Emmerson, 3421; vote, 3474.
Amos, R., destitution de, 3108.
Antigonish, le pont d', 1064.
Ateliers de réparations, 3102.
Bateaux-passeurs, employés des, 1065.
Budget, 2052, 3332, 4343, 5045, 5124.
Block-System, signaux, 3476.
Bois, achats de, 936.
Cantonniers, 1065.
Chatham Junction, Blackville, embranchement de, 4660.
Charbon, soumissions pour le, 967, 1396, 1723, 1871, 2003, 3101, 3349, 3437.
Convois suburbains, 1064, 1115, 5052.
Déclaration ministérielle, 2052.
Dean Settlement, embranchement de, 3475.
Destitutions, 5310.
District No. 3, pertes dans le, 1169.
Dorchester, approvisionnement d'eau à, 1063.
Doubles-voies, construction de, 4740.
Embranchements, les, 381, 1818, 3335, 5124, 5299.
Employés, salaires des, 1065.
Estimateurs de terrains, 364.
Farine, tarif, 1070.
French River, pont de, 381.
Gares, améliorations aux, 2666.
Glace, fourniture de la, 383, 2112.
Guysborough, embranchement de, 4664.
Halifax, têtes de lignes de, 1867, 5046.
Hampton, gare de, 1771.
Harris, F., emploi de, 2281.
Journaliers, salaires des, 496.
Killam, A. E., retraite de, 1805.
King, S., emploi de, 937.
Levés topographiques, personnel des, 2370.
Lévis, incendie, à, 5218.
Marchandises, wagons de, 597.
Marchandises, tarif, 964. Voir aussi Administration.
Moncton, achat d'une maison à, 935, 2921.
Nominations, 1167.
Nominations, responsabilité pour, 3101.
Nouvelles, service du bulletin des, 1328.
Ocean Limited 4812; 5073.
Oxford-Pictou, service des trains, 938.
Pacifique-Canadien, convention avec le, 596, 625-639, 1608, 1771, 3413-3474, 4275-4287, 5237-5253.
Poisson, tarif, 937, 1066.
Point Tupper, bateau-passeur, 937, 3350.
Rampes, abaissement des, 700.
Radiographie, système de, 1867.
Recettes, 2417.
Réclamations pour incendies, 3105.
Règlements officiels, 1774, 3103.
Retraite, fonds de, 494, 601, 5553.
Sackville, destitution de, 1066, 3669.
Safety First, mécanicien, 2371.
Sainte-Louise, améliorations à, 2109.
Service des convois, 175, 272.
Service de l'eau, 2666.
Skeffington, le détective, 964.
Smith, R. H., emploi de, 1770.
Sunny Brae, embranchement de, 936.
Taux minima, 1502, 1771, 2112.
Tonnage, 3261.
Trafic, convention avec le Canadien-Pacifique, 596. Voir aussi Pacifique-Canadien.
Traverses, contrats pour, 1395.
Usines de réparations, 3102.
Wagons particuliers, 1066.

Intercolonial—Suite.
Wagons frigorifiques, 1426, 1680.
Wagons en bois, 373.
Wagons, frais pour, 371.
Williams, T., emploi de, 937.

Intérieur, budget du ministère de l', 356, 1923, 2475, 2484, 4328.

Internationales, les eaux, 172, 5149.

Internationales, bill relatif à la commission des eaux, 1re lect., 1220; 2e lect., 1462; com., 1462, 1554; 3e lect., 1554.

Invasion fénienne, vétérans, 299, 356, 367, 382, 464, 470, 498, 600, 969, 1070, 1681, 1773, 1868, 2180, 2185, 2922, 3107, 3521-3556, 3671, 4066, 4522.

Inverness
Inspecteur de fruits, 1751.
Le port, 1905.
Service des postes, 854.
Travaux publics, 373.

Irrigation, bill modifiant la loi de l', 1re lect., 2369; 2e lect., 3646; com., 3646, 3758; 3e lect., 3883. Voir aussi 4331.

Isle-Verte, quai de l', 379, 1680, 2372, 4894.

Jallet, N., la veuve de, 1118.

Jameson, Clarence (Digby)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Coût de la vie, 101.
Défence navale, 103.
Elections partielles, 100.
Représentation aux Communes, 5514.
Usines pour chien de mer, 2282.

Joliette, édifices publics à, 1071.

Journaux
Affranchissement, 2422, 3381.
Annonces, 1866, 2563.
Tarif, 3258.

Joynson, Mme Alice, bill relatif à une gratification accordée à, rés., 3621; 1re lect., 3622; 2e lect., 3693; com., 3693; 3e lect., 3694.

Juges, bills modifiant la loi des, M. Doherty, rés., 3764; 1re lect., 3783; 2e lect., 4058; com., 4058; 3e lect., 4128, M. Lanctôt, 1re lect., 882.

Juges, traitements des, 732, 2016-2038, 3764-3783, 4058-4062, 4991.

Justice, budget du ministère de la, 361, 2477, 4705.

Jute, tarif sur le, 3306.

Jeunes délinquants, bill modifiant la loi des, 1re lect., 3408; 2e lect., 3678; com., 3678; 3e lect., 3679.

Kamloops
Edifices publics, 1069.
Salle d'exercice, 1395.

Karluk, le steamer, 370, 851, 2373, 4707, 4739, 4811.

Kay, William F. (Missisquoi)
Bedford, édifice public à, 2667.
Brome, poste rurale, 738.
Farnham, camp de, 1504.
St-Armand, courriers, 3363.

Kelly, W. J., affaire, 1777.

Kentville
Bétail tuberculeux à, 4741.
Ferme expérimentale à, 1209.

Kingston
La chaussée de, 3671.
Pénitencier, enquête au, 600, 852, 2477, 2480, 4667, 4705.

Kitsilano, réserve indienne de, 697, 966.

Knowles, William E. (Moosejaw)
Aurora, la "Menace" d', 2419, 2421, 3392.
Asiatiques, immigration des, 1305.
Baie d'Hudson
Chemin de fer de la, 1503.
Têtes de lignes à la, 718.
Beurre, la fabrication du, 3318.
Douanes, droits de, 5383.
Fonctionnaires du gouvernement et la politique, 1444, 1468, 1929.
Grains, loi concernant les, 3737.
Grains, élévateurs à, 1727.
Homesteads
Préemption, paiements de, 1502.
Règlements, 2421.
Importations et exportations, 1397.
Indiens, amendement à la loi des, 3645.
Instruments agricoles
Droits sur les, 1548; amendement proposé, 1634; vote, 1677.
Remises, 1425.
Intérieur, budget du ministère de l', 1929-1958.
Irrigation, 3647.
McVeigh, inscription du homestead, 2979.
Milice, budget de la, 3566.
Pétrole, exportation de, 1021.
Privilège d'affranchissement, 3378.
Publicité frauduleuse, 3631.
Ranches et paturages, commission relative aux, 2665.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1147.
Revenu de l'Intérieur, budget du, 1444-1471, 2476.
Tempérance au Canada, loi concernant la, 3750.
Terres fédérales, 3488, 3499, 3673.
Terres fédérales, inspecteurs des, 1929.
Terres non patentées, taxe sur les, 2014.
Volontaires, gratifications aux, 1465.
Williams, colonel, 3566, 3615.

Kyte, George W. (Richmond, N.-E.)
Baie d'Hudson, têtes de lignes à la, 723.
Bear River
Edifice public à, 1984.
Quai à, 2109.
Bishop, A., emploi de, 3363.
Cabotage, privilège de, 5386.
Cameron, A. J., emploi de, 3105.
Chambre des Communes
Loucks, H. H., emploi de, 2554.

Kyte, George W.—Suite.
Chmbre des Communes—*Suite.*
Messagers, 596.
Fonctionnaires, 466.
Représentation, 5516, 5533, 5551.
Destitutions, 800, 808, 1009, 1058, 1236, 1246, 1441.
Divorce, 5068.
Douanes
Nominations, 498.
Budget, 1009.
Drague, George Mackenzie, 1865.
Edifices publics, 1991.
Farmers Bank, 5476.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 470, 3542.
Fonctionnaires du gouvernement et la politique, 459, 1236.
Fromage, pesée du, 1758.
Gazette d'Agriculture, 1152, 1154, 1750.
Indiens, Nouvelle-Ecosse, 3363.
Intercolonial
Budget, 3334.
Mines Road, gare de, 2490.
Juges, traitements des, 2016, 3782, 4058.
Lettres, boîtes à, 372.
Marine, budget de la, 798, 898, 1221, 2516, 2547.
Milice, 4787.
Milice, le ministre de la, et le Home Rule en Irlande, 1994, 3601.
O'Brien, A. H., mise à la retraite de, 2038.
Ottawa
Edifices publics, 1967.
Edifices publics, baux, 2554.
Peine de mort, commutation de la, 3408.
Pensions de vieillesse, 1398.
Poisson et pêcheries.
Amendement à la loi du, 1883, 1907.
Bulletin, 2516, 5382.
Culture du homard, 2547.
Transport, 403, 3081.
Richmond, travaux dans le comté de, 600, 5419.
Royal Canadian Regiment, musique du, 3262, 3365, 3601.
Sauvetage, récompenses pour, 442.
Sénat et la Farmers Bank, 5476.
Service civil, commission du, 731.
Service des Postes, 5457.
Shelburne, garde-pêches, 3107.
Saint-Esprit, gardien de phare à, 498, 1227.
St. Peter's and Sydney Railway, 4265, 4477, 4552, 4662.
Saint-Pierre, canal de, 1069, 3045, 3109, 3142, 4663-4664.
Transcontinental National, enquête au sujet du chemin de fer, 2241.
Vincent, J. U., nomination de, 1477, 1495.

Labrador, juridiction sur la côte du, 3099-3101.

Lachance, Arthur (Québec-centre).
Lortie, nomination de M., 5218.
Privilège, 1869.
Québec
Arsenal de, 5217.
Maître du port de, 5218.
Représentation aux Communes, 5506.
Transcontinental National, enquête sur le, 2334.
Québec, têtes de ligne à, 5031, 5285.

Lachine, canal de, 3136.
Industrie sur le, 2004.
Travaux sur le, 1867.

Lachine, barrage aux rapides de, 2490, 2553.

Lafortune, David A. (Montcalm)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Agriculture, aide à l', 179.
Agriculture, encouragement à l', 1212.
Des Prairies, creusage de la rivière, 1814.
Défence navale, 176.
Grandes routes, amélioration des, 171, 175.
Montcalm, service des postes, 5447.
Manitoba, écoles du, 183.
Peine de mort, 4701.
Remaniement de la représentation, 181.
Représentation aux Communes, 5512.
Revenu de l'Intérieur, fonctionnaires du, 1457, 1460.
Situation financière, 177.
Service civil, fonds de retraite, 5564.
Service naval, 352, 5359.
Tarif, 178.
Traduction française, 5466.
Transport, 179.

La Have, service de dépêches aux îles, 738.

Lac Erie, service des bouées sur, 3640.

Laiterie, bill concernant la réglementation des produits de la, rés., 1835; 1re lect., 1835; 2e lect., 2497; com., 3315; 3e lect., 3326.

Lalor, Frances R. (Haldimand)
Budget, 2965.
Tarif, 2965.
Libre-échange, 2967.
Produits alimentaire en franchise, 2969.
Blé en franchise, 2971.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 4524.
Pêcheries, règlements, 1915.

Lamarche, Paul E. (Nicolet)
Baie Georgienne, canal de la, 1086, 1814.
Explosifs, règlements concernant les, 4039.
Farmers Bank, 4982.
Milice, 4797.

Lancaster, Edward A. (Lincoln et Niagara)
Alberta Central Railway Company, 1982.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 801.
Calgary and Edmonton Railway Company, 802.
Calgary and Fernie Railway Company, 1745.
Canadian Northern Railway Company, 1843.
Central Ontario Railway, 1982.
Canadian Pacific Railway Company, 807.
Central Railway Company of Canada, 1044.
Central Western Canada Railway Company, 805.
Erie, London and Tillsonburg Railway Company, 1042.
Esquimalt and Nanaimo Railway Company, 1042.
Grand Trunk Railway Company, 804.
Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company, 1042.
Kettle Valley Railway Company, 1983.
Labrador, Quebec and Southern Railway Company, 3096.

Lancaster, Edward A.—Suite.
Lachine, Jacques Cartier and Maisonneuve Railway Company, 804.
Lake Erie and Northern Railway Company, 1246.
London and Lake Erie Railway Company, 1982.
Manitoba and North Western Railway Company, 1982.
Norfolk and Elgin Railway Company, 1746.
Ottawa and Ungava Railway Company, 1040.
Ottawa Northern and Western Railway Company, 801.
Pacific, Peace River and Athabaska Railway Company, 1039.
Pacific, Trans-Canada and Hudson Bay Railway Company, 3093.
Peace River Tramway and Navigation Company, 1043.
Prince Edward and Hastings Railway Company, 3094.
Rainy River Radial Railway Company, 3094.
Rio de Janeiro and San Paulo Telephone Company, 1983.
Saskatchewan Central Railway Company, 3101.
Thessalon and Northern Railway Company, 1041.
Toronto, Niagara and Western Railway Company, 3354.

Lanctôt, Roch (Laprairie-Napierville)
Banques et commerce de banque, 4066.
Budget, 2912.
Canadian Northern Railway, 4160.
Défence navale, 2915.
Farmers Bank, 759, 4957.
Grandes routes, bill des, 2916.
Instruments agricoles, droits sur, 1659.
Juges, amendement à la loi des, 882.
Juges, traitement des, 2029, 3776.
Lachine, le pont de, 3262.
Laprairie
Jetée de protection à, 963, 2919, 3205, 3881.
Edifices publics à, 4894.
Pelletier, dépenses de l'hon. L. P., 1172.
Service naval, 5364
Tarif, 2913.

Lapointe, Ernest (Kamouraska)
Agriculture, aide à l', 377, 3102.
Canadian Northern Railway, 4142.
Dorchester, employés du comté de, 3801.
Giasson, bureau de poste de, 2281.
Intercolonial
Ste-Louise, améliorations à, 2109.
Service des trains, 5125.
Kamouraska, service des postes à, 366.
Service naval, 5364.
Ste-Anne
Station expérimentale à, 378.
Quai à, 2178.
Ste-Perpétue, gare de, 2005.
Ste-Perpétue, inspecteur des aliments à, 378.
St-Roch des Aulnaies, officier d'accise à, 378.
Transcontinental National, 598, 5038.
Tremblay, A., emploi de, 5384.

Lapointe, Louis A. (St-Jacques, Montréal)
Juges, traitements des 2033.

Laprairie
Jetée de protection à, 963, 2819, 3205, 3881.
Edifices publics à, 4894.

Larry's, maître du port de la rivière, 3106.

L'Assomption
Revenus provenant du tabac, 3103.
Quai, 2372.

Laurier, très hon. sir Wilfrid (Québec-est)
Accidents maritimes, enquêtes sur les, 4735.
Adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, 5468.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général, 13.
Allumettes, phosphore blanc dans les, 1612.
Baie Georgienne, canal de la, 1083.
Budget, 2980.
Ressources du Canada, 2981.
Tarif, 2983.
Blé en franchise, 2985; amendement, 2988.
Capitale, commission d'embellissement de la, 5387.
Canadian Northern Railway, 1326, 3836, 4183, 4199, 4231, 4406-4466, 4480-4513, 4560, 4708-4711, 4729, 4813.
Cavalerie, remontes pour la, 2668, 2925.
Chambre des Communes
Affaires de la Chambre, 3353.
Débats, traducteurs français aux, 5463.
Représentation, 884, 971, 5499, 5509.
Séances du matin, 2923, 3365, 3476.
Séances du samedi, 3952.
Chemins de fer, traverses à niveau, 4129.
Cherté de la vie, 5568.
Colombie-Anglaise, réclamations de la, 378.
Colpitts, G. A., affaire, 478.
Commerce asiatique, 5224.
Commerce impérial, commission relative au, 973, 989.
Compagnies fiduciaires, 3047.
Confédération, le cinquantenaire de la, 1512.
Compagnies fiduciaires, 3047.
Coût de la vie, 20; amendement proposé, 23.
Défense navale, 17.
Denrées alimentaires, congrès international concernant la pureté des, 377.
Divorce, 880.
Divorce, procédure sur les bills de, 5065.
Douanes, fonctionnaires des, 423.
Empress of Ireland, enquête au sujet de l', 4615, 4735, 4898.
Eaux navigables, pollution des, 1826.
Falardeau, affaire, 487.
Farmers Bank, 3685.
Fer en gueuse, drawback sur le, 3366.
Fret, tarif du, 989.
Gendarmerie à cheval, 742, 5151.
Grandes routes, amélioration des, 16.
Grand-Tronc-Pacifique, obligations garanties du, 5019.
Haut-Commissaire, bureaux du, 329, 5570.
Immigration hindoue, 4746.
Labrador, juridiction sur la côte du, 3099
Milice, la, et les processions religieuses 5567.
Monk, mort de l'hon. F. D., 3953.
Naturalisation, 4303, 4321, 4353, 4360, 4712, 5012.

Laurier, très hon. sir Wilfrid—Suite.
Orateur suppléant, bureau de l', 1427-1433.
Pétrole, exportation du, 1019, 3626.
Pollution des eaux navigables, 1826.
Procédure parlementaire
Longues réponses, 1114.
Privilège, basé sur comptes rendus des journaux, 1174.
Séances du jeudi, préséance des affaires du gouvernement aux, 730.
Réponses, documents privés dans les, 5146.
Subsides, comité des, sans poser de question, 324, 539, 548.
Québec, commission des Champs de bataille de, 4062, 4290.
Ressources Naturelles, contrôle des provinces sur les, 1129.
Retard dans la convocation du parlement, 13.
Sénat, bill concernant les employés du, 4893.
Sénat, représentation au, 1554, 3677, 5472, 5489.
Sécurité de la vie en mer, convention relative à la, 830.
Service civil, examen de concours pour le, 1436.
Service naval, 346, 5335, 5350.
Situation financière, 19.
Situation ouvrière dans l'Ile de Vancouver, 1363.
Solliciteur général, le, 13.
Strathcona, mort de lord, 97.
St. John Valley Railway, ponts, 4130.
Tarif, le, 4613.
Terre-Neuve, sinistre maritime à, 3143.
Titres honorifiques, 507.
Transcontinental National
Achèvement du, 4638.
Administration, 5273.
Enquête sur le, 2451.
Québec, têtes de lignes de, 5024, 5156.
Transport, 3124.
Volontaires, gratification aux, 1465.

Lauzon, maître de poste de, 5218.

Lavallée, J. O. (Bellechasse)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Agriculture, aide à l', 8
Immigration, 10.
Réciprocité avec les Etats-Unis, 10.

Law, Bowman B. (Yarmouth)
Arcadia, poste rurale à, 735.
Bear-River, édifice public, à, 1984.
"Canada", la drague, 850.
Cloches avertisseuses sous-marines, 700.
"Cobequid", naufrage du, 376, 425, 1223.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 299, 1773, 1868, 3530.
Gouvernement, quartiers généraux des vapeurs du, 425.
"Gulnare", le vapeur, 700.
Homards, œuvés de, 856, 2545.
Indes Occidentales, commerce avec les, 1008.
Inspection des fruits, 1755.
"Lurcher", le bateau-phare, 388.
Marine, achats d'approvisionnements pour la, 1262.

Law, Bowman B.—Suite.
Poisson et pêcheries
Bulletins, 2517.
Protection, 1883.
Transport, 404.
Port-Maitland et Lower-Argyle, bureaux de poste, 2005.
Privilège, 361.
Shelburne, travaux dans le comté de, 1394.
Travaux militaires, dépenses pour, 855.
Yarmouth
Bestiaux, achat de, 697, 2418.
Eclairage, 1223.
Edifices publics à, 1986, 2000.
Fonctionnaires des douanes à, 1013.
Port de, 1062, 2418.
Poste rurale, 599.
Yarmouth-nord, bureau de poste, 856.

LeBlanc, le matelot, 699, 855.

Lemieux, voyages de l'hon. R., 732-733.

Lemieux, hon. Rodolphe (Rouville)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Situation commerciale, 191.
Transport, 194.
Service civil, réforme du, 195.
Remaniement de la représentation, 195.
Coût de la vie, 196, 199.
Chômage, 197.
Situation financière, 198.
United Shoe Machinery Company, 202.
Defence navale, 205.
Elections partielles, 209.
Agriculture
Budget, 1161, 1188, 1220, 1763.
Dépenses dans Québec, 1220.
"Gazette", 1161.
Allumettes, phosphore blanc dans les, 1612.
Archives, 755, 763, 769, 1853.
Armstrong, J. H., 2284.
Atlantique, service de dépêches sur l', 99, 1723, 5219, 5253.
Baie Georgienne, le canal de la, 370, 1069, 3111.
Baie James, le havre de la, 1268.
Baie St-Paul, dépêches à la, 1906, 2005, 3208, 4550.
Banques, faillites de, 3353, 3363, 3683.
Bétail, inspection du, 796.
Boy Scouts, 4307.
Budget, 2697.
Politiques fiscales, 2697.
Conférences impériales, 2702.
Cherté de la vie, 2703.
Dépenses de la milice, 2706.
Tarif, 2708.
Défence navale, 2712.
Libre-échange, 2713.
Centenaire de la paix, 2715.
Câblogrammes, tarif des, 5437.
Cales sèches, subventions aux, 4134.
Canaux, 3111, 5298.
Canadian Northern Railway, 4163, 4188, 4507, 4707, 4708.
Cap au Corbeau, quai du, 4475.
Chambre des Communes
Débats, 1863.
Listes électorales 1858, 5458.
Poste, 421.
Représentation, 5513.

Lemieux, hon. Rodolphe—Suite.
Chmbre des Communes—*Suite.*
Traduction française, 768, 5459, 5463.
Chemins de fer, tarifs de transport, 2718.
Code criminel, revision du, 3208.
Confédération, le cirquantenaire de la, 1512.
Conseil Privé, comité judiciaire du, 2045.
Corruption électorale, 363.
Dentistes, congrès de, 3102.
Dépêches, cadenas pour sacs de, 498.
Désastre chez les pêcheurs, demande de secours au gouvernement, 5371, 5385. 5335.
Destitutions,
Faucher, E., peintre, 1869.
Leslie, W. C., 389.
Divorce, 868, 1173.
Dubé, Philéas, emploi de, 2112.
Edifices publics, 1972.
Entreposage frigorifique, 1835.
Explosifs, règlement concernant les, 3749, 4033.
Expositions internationales, 377, 1766.
Fabre, cas de Mme Hector, 5152.
Falardeau, cas de, 480, 488, 734.
Farmers Bank, 3683, 4931.
Fetsari, cas de, 490, 2003.
Français, documents officiels en, 423, 444, 450, 4616.
Franchise postale, 1017.
Fromage, industrie du, 1763.
Gaspé
Communications par voies ferrées, 3335, 5310.
Edifice public à, 4371.
Naufrage de pêcheurs à, 5371.
Giasson, bureau de poste de, 2818.
Hagersville, maître de poste, 2817.
Halifax, bateau-phare à, 3207.
Haut-Commissaire, bureau du, 370, 1849.
Houille, royautés sur la, 1895.
Homard, la pêche au, 362.
Ile au Héron, barrage à l', 2490, 2553.
Iles de la Madeleine, service de steamers aux, 431, 795.
Immigration, 4333, 4395.
Bulgares et Russes, 4742.
Français, 1707.
Orientaux, 848, 1286.
Etats-Unis, des, 732.
Imprimerie Nationale, 763-776.
Imprimeur du Roi, nomination de l', 763, 776.
Indiens
Caughnawaga.
Hôpital, 445,
Requête, 2508, 3643, 3695, 3699.
Vente de boisson, aux, 3362.
Intercolonial, système de télégraphie sans fil et l', 1867.
Jeunes délinquants, 3679.
Juges, traitements des, 732, 2017, 2026.
Lapointe, E., et le ministère des Postes, 943.
Lévis, la quarantaine de, 1162.
Lumley, bureau de poste, 1905.
Marine,
Budget, 428-440, 790-799.
Soumissions pour approvisionnements, 434.
Milice, 4770-4774.
Processions, 5190.
Terrains, achat de, 1074.

Lemieux, hon. Rodolphe—Suite.
Monk, mort de l'hon. F. D., 3954.
Montréal, le chômage à, 3882, 4333.
Montréal,
Carslake, achat de l'hôtel, 1960, 2179, 2551, 3108, 3475, 4372.
Port, commission du, 4040.
Mouillages dans le, 2668.
Chômage à, 3882, 4333.
Station postale à, Voir Hôtel Carslake.
Naturalisation, 4356, 4713, 4715.
Navigation
Ecoles de, 790.
Grands Lacs, sur les, 368.
Oka, directrice des postes à, 3622, 3666, 3693.
Ontario Equipment Company, 734.
Ottawa
Ascenseurs dans les édifices du gouvernement, 4378.
District fédéral, projet d'un, 1979.
Pacifique Canadien, bureaux en Autriche, 938.
Petite rivière de l'Est, brise-lames à, 373.
Pétrole, exportation du, 1842.
Perley, voyage à Londres de l'hon. G. H., 4813.
Pilotage, 3783.
Pommes, culture des, 1188.
Poste,
Argent expédié par la, 3378.
Banques d'épargne, 5390.
Budget, 2477, 3802.
Cadenas pour sacs de dépêches, 373.
Colis postaux, 368, 5437.
Courriers de la poste, 2494, 5551.
Employés, salaires des, 2491, 3377.
Frais de poste sur les magazines anglais, 2422, 3381.
Poste rurale, service de la, 396, 5436.
Transatlantiques, service des dépêches, 99, 1723, 5219, 5253.
Poulsen, télégraphie sans fil, 2818.
Prisons, réforme dans les, 4700.
Privilège, 739.
Publicité frauduleuse, 3628.
Québec
Champs de bataille, commission des, 755, 4063, 4294.
Pont, grève au, 5219.
Port, commission du, 4048.
Port, outillage du, 2924, 3204, 3557.
Quarantaine, fonctionnaires de la, 373.
Québec and Saguenay Railway, 4339.
Têtes de lignes à, 5029, 5160.
Québec-Lévis, les dépêches entre, 2372.
Sans-fil, télégraphie, 368.
Slack, W. F., destitution de, 965.
Service civil, 4623, 4630, 4631.
Assurance, 1961.
Fonds de retraite, 5563.
Service naval, 5341.
Sainte-Adélaïde de Pabos, brise-lames, 5404.
Sainte-Anne des Monts, quai, 2817.
Saint-Jérôme, quai, 3265.
Saint-Laurent, accidents sur la route du, 3410.
Saint-Laurent, le chenal du, 1023.
Société Royale du Canada, 368, 756, 5458.
Système métrique, 1837.
Tabac, culture du, 5391.
Tadousac, quai de, 2419.
Télescope pour l'Observatoire, 362.

Lemieux, hon. Rodolphe—Suite.
Transcontinental National
Causes en approbation, 733.
Montréal, embranchement à, 856, 5316.
Québec, têtes de lignes, 5029, 5760.
Service de trains, 1771, 2552.
Saint-Malo, usines à, 1609, 5029.
Valcartier, camp d'artillerie à, 968.
Vancouver, troubles ouvriers dans l'Ile de, 733.
Victoria, le musée, 1971.
Vineberg, bill de divorce de Hélène, 5065.

Lennoxville, ferme expérimentale de, 1608, 2111.

Le Présent, impressions au journal, 1608.

Lespérance, David O. (Montmagny).
Privilège, 133.
Service Naval, 212.

Lévis
Carrier, les usines, 1906, 3106.
Station de la quarantaine, 1162, 1278.

Lévis, comté de,
Ferme expérimentale, 389.
Poste rurale, 388.

Lewis, E. N. (Huron-Ouest)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Banques et commerce de banque, 145.
Défence navale, 146.
Désastres maritimes, 143.
Immigration, 146.
Transport, 144.

Liberator, le magazine, 3392.

Little Sands, brise-lames, 469, 1681.

Livres Bleus, traduction de, 2551.

Loges Orangistes (les) et la langue française, 2181.

Loggie, W. S. (Northumberland, N.-B.)
Chaînes, tarif sur les, 3291,
Clous, tarif sur les, 3683, 4517.
Intercolonial, embranchements de l', 4661, 5061, 5300.
Pierre taillée, tarif sur, 3271.
Poisson
Commission, 2527.
Marchés pour le, 2519.
Pommes de terre, tarif sur, 3195; amendement, 3202.
Transcontinental National, enquête sur le, 2363.

Longhurst, G., paiements à, 969.

Lortie, M., inspecteur des poids et mesures, 5218.

Loteries, 3053, 3628.

Lower Argyle, bureau de poste, 2005.

Lumly, bureau de poste, 1905.

Lunenberg
Brise-lames à, 3671.
Gardes-pêches, 3881.
Dépêches, 2923.

Lurcher, bateau-phare, 388.

Macdonald, E. M. (Pictou)
Acier, industrie de l', 697, 1603.
Alert, le vapeur, 447, 499, 701.
Baie d'Hudson, têtes de lignes, 5062.
Bills privés, 1041.
Brantford, édifice public à, 916.
Brises-glace, contrats pour, 3108.
Calgary & Edmonton Railway Co., 834, 839.
Camps militaires, approvisionnement des, 2979.
Canadian Northern Railway, 1426, 3669, 3987, 3997, (amdt.) 4003, 4182, 4200, 4206, 4225, 4410, 4474, 4489, 4516, 4566, 4841.
Canadiens à Bisley, 539, 1275.
Chambre des Communes, représentation à la, 648, 889, 5499, 5515, 5548, amend., 5551.
Chevaux, élevage des, 3660.
Currie, R., témoignage de, 1053, 1679. Voir Hansard anglais p. 1361.
Démissions, 820.
Dragages, 5555.
Drague Canada, 1278.
Eperlan, permis de pêcher de l', 2282.
East-River, améliorations à, 851.
Falmouth, jetée à, 1865.
Fer en gueuse, drawback sur le, 3367.
Ferrona-Sunny Brae Railway, 701.
Gardes douaniers, rapport des, 1491.
Gardiens de phares, limite d'âge, 1235.
Granton, postes rurales de, 2817.
Hants, listes électorales du comté de, 856.
Hantsport
Edifice, 1072.
Quai, 4895.
Ile du Prince-Edouard, service d'hiver des paquebots, 736.
Instruction technique, 3204, 5073.
Intercolonial
Contrats de charbon pour le chemin de fer de l', 462, 967, 1396, 1723, 1871, 3101, 3347.
Recettes, 2417.
Réclamations pour incendies, 3105.
Administration, 462, 3426, 3435.
New-Glasgow à Sydney, embranchements de, 3347.
Oxford-Pictou, embranchement, 938, 3347.
Pictou, pont de, 3348.
Fonds de réserve, 601, 5553.
Usines de réparation, 3102.
Droits de passage, 3347.
Entente avec le C.P.R., concernant le trafic, 637.
Wagons frigorifiques de l', 1080.
Invasion des Féniens, vétérans de l', 464, 1070, 3523, 4526.
John, service des dépêches du bras ouest de la rivière, 967.
Juges, traitements des, 3777, 4059.
Labrador, ligne côtière du, 3099.
Labrador, Quebec & Southern Railway Co., 3065, 3097.
Marine, collège de (Halifax), 3411.
Meadowville, Toney-Mills, dépêches de, 1679.
Musquodoboit, dépêches de, 1904.
Naturalisation, 2422, 4304, 4325, 4992.
New-Glasgow, manège militaire, 737.

Macdonald, E. M.—Suite.
Niobe, équipage du, 1072.
Nouvelle-Ecosse, lots de grève de la, 1070.
Ottawa
Edifices loués à, 2639.
Capitale, en tant que, 1972, 1978.
Eau, approvisionnement d', 1395.
Pêcheries, protection des, 1907.
Pictou
Pont de, 3348, 5554.
Service des dépêches de, 601, 1770, 1906, 2005.
Bureaux de poste de, 1070.
Edifice public à, 848.
Poste rurale de, 967, 1072.
Production de documents prétendue incomplète, 2476.
Purs-sangs, élevage des, 736.
Représentation aux Communes, 648, 889, 5499, 5515, 5548, amend., 5551.
Royal Canadian
Musique militaire du régiment, 3475.
Sénat, représentation au, 5495.
Skinners'-Cove, travaux publics à, 848.
Tatamagouche, poste rurale de, 3363.
Terre-Neuve
Service des paquebots de, 3059.
Sinistre maritime des bateaux de pêche de, 3059.
Thorburn, communications par chemin de fer avec, 736.
Transcontinental National
Outillage pour l'approvisionnement du charbon, 2922.
Commission pour amendements à la loi du, 5041.
Enquête, 2377.
Transport, 3132.
Vancouver, édifices en location à, 3102.
Vancouver, conditions du travail sur l'île de, 581, 1382.
Vieillesse, pensions pour la, 1412.
Vincent, J. U., nomination de, 1473.
Vineberg, Helen, bill de divorce, 4853.
Weirs-Mill, passe pour la monte du poisson à, 1907.
Windsor, piscifacture de, 1609.
Young, Angus, douanier, 701.

Macdonell, A. C. (Toronto-sud)
Privilège, question de, 3313.
Toronto, Niagara & Western Railway, 3427, 3637.

Maclean, A. K. (Halifax)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général,
Dépense navale, 53.
Améliorations des chemins, 55, 58.
Tarif, 55.
Réforme du Sénat, 56.
Loi des élections, 57.
Condition financière, 59.
Aldershot, camp de, 1503.
Annapolis, service des postes dans le comté de, 363.
Baie d'Hudson,
Pêcheries, 365.
Têtes de lignes, 364, 703, 4649.
Boars Head, signaux d'alarme en temps de brume, 2923.
Budget, 2587, 2599.
Revenu et dépenses, 2600.
Commerce, 2603.

Maclean, A. K.—Suite.
Budget—*Suite.*
Gratification au sujet de l'invasion fénienne, 2605.
Promesses électorales, 2606.
Instruments agricoles, 2609.
Blé en franchise, 2611.
Tarif des produits alimentaires, 2615.
Canadian Northern Railway, 364, 4199, 4489-4675, 4707.
Canadian Pacific Railway, décisions arbitrales dans les différends ouvriers, 3107.
Capital, dépenses imputables au, 2006.
Chambre des Communes, aménagements de la, 4378.
Coke, tarif sur le, 3289.
Coldbrook, directeur de la poste, 1770.
Colombie Britannique, réclamations de la, 389.
Conserves, édifice public pour la mise en, 1990, 4363.
Corruption électorale, 943.
Démissions, 1011, 1504.
East Jeddore, dragage à, 969.
Edifices publics, 1997, 4378.
Employés du gouvernement se mêlant de politique, 447.
Farmers Bank, la, 3680; amendement, 4863-4891, 5087.
Fielding, P., emploi de, 384.
Halifax,
Arsenaux, 738.
Poste du comté de, 969.
Dennis, édifice, 5220.
Fortifications, 364.
Contrat concernant la milice, 3880.
Bureau de poste de, 364.
Haut Commissaire, bureau du, 329.
Harbourville, phare de, 1503.
Hebb, L. J., dépenses de, 2283.
Indes Occidentales,
Commerce de la farine, 928.
Service des vapeurs, 464, 1003.
Commissaire du commerce, 464, 924.
Indiens de la Nouvelle-Ecosse, 2979.
Intercolonial,
Signaux système "block", 3476.
Darmouth-Dean, embranchement, 5045.
Evaluateurs des terres, 364.
Trains suburbains, 1115.
Invasion fénienne, vétérans de, 471, 4524.
Kentville, bétail tuberculeux à, 4741.
La Have, poste des îles, 738.
Longhurst, G., paiements à, 969.
Lunenburg,
Brise-lames, 3671.
Gardes-pêche, 3881.
Postes, 2923.
Mortgage Corporation of Nova Scotia, 1484.
Navigation, écoles de, 786.
Patronage, 438.
Poissons et Pêcheries,
Bureau de consultation, 367, 2528.
Cargaisons de poissons salés expédiés au Portugal, 931.
Postes, service transatlantique, 606, 5282.
Postes, service de la côte nord, 602.
Scories, 677.
Sénat, représentation au, 1560.
Service civil, 4629.
Service naval, 344, 364.
Shelbourne, pêcheries du comté de, 367.

Maclean, A. K.—Suite.
Tarif, 3191, 3213, 4517; amendement proposé, 4607, 4610.
Vapeurs, allocation aux, 5230.
Vapeurs du gouvernement,
Entretiens et réparations, 427, 432.
Service d'hiver, 3206.

Maclean, W. F. (York-sud, O.)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Colis postaux, 249.
Blé en franchise, 250, 314.
Situation des chemins de fer, 251.
Banques et transactions des banques, 255.
Le coût de la vie, 258.
Défense navale, 260.
Immigration, 316.
Canadian Northern Railway, 4147, 4485, 4486, 4585, 4603.
Chambre des Communes, représentation à la, 897, 5503.
Cigarettes, prohibition des, 1553.
Confédération, cinquantenaire de la, 1523.
Fret, taux, 1683. (Voir aussi mer, tarif du fret par.)
Haut Commissaire, bureaux du, 1852.
Intercolonial et C.P.R., entente entre les deux compagnies concernant le trafic, 631.
Lois fédérales, mise en vigueur des, 1553.
Mer tarif du fret par, 975, 990.
Ottawa, considérée comme capitale, 1973.
Pollution des eaux navigables, 1829.
Sénat, 1536, 5474, 5483, 5490.
Toronto, Niagara & Western Railway, 3431.
Trains suburbains, service des, 1118.

MacNutt, Thos. (Saltcoats)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général, le blé en franchise, 300.
Momestead, enregistrement d'un, 4551.
Instruments agricoles, droits, 1653.
Melville, bureau de poste, 3262, 3557, 3802, 5430.
Wishart, A., sentence contre, 4550.

McCoig, A. B. (Kent-ouest, O.)
Budget, 2723.
Instruments agricoles, 2723.
Tabac, culture du, 2726.
Blé en franchise, 2727.
Remontes de la cavalerie, 2729.
Subsides aux chemins de fer, 2729.
Chambre des Communes, représentation à la, 5501.
Hydro-électriques, lignes de traction, 4898.
Tabac, culture du, 1439, 2726.
Tarif, 3294.

McCraney, G. E. (Saskatoon)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général, blé en franchise, 300.
Commerce, bulletin du, 499.
Instruments agricoles, 1656.
Marchés à grain, 1739.
Monuments propriété de la nation, 755.
Pollution des eaux navigables, 1683.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1136.
Rosthern
Percepteur des douanes, 602.
Agent des terres, 602.

McCraney, G. E.—Suite.
Rosthern—*Suite.*
Service naval, 353.
Terres dont les titres n'ont pas été émis, 2010.
Volontaires, gratification aux, 1467.

McCrea, Francis N. (Sherbrooke)
Canadian Northern Railway, 4144.
Farmers Bank, 5111.
Fret, taux du, 999.
Milice, 3583.
Sherbrooke
Agriculture, 5216, 5392.
Automobiles, 5319, 5453.
Edifices loués, 3475, 4066.
Salle d'exercice et bureau de poste, 3104, 3262, 3670, 4551.
Transcontinental National, 4637.

McCurdy, F. B. (Shelburne et Queen)
Baie d'Hudson, chemin de fer de la, 4650.
Invasion fénienne, vétérans de l', 4527.
Publicité frauduleuse, 4396.
Service rapide sur l'Atlantique, 5235, 5247.
Traitements des juges, 3772.
Transcontinental National, enquête sur la construction du, 2350.
Transport du poisson, 410, 5259.

McFadden, D. H. emploi de, 696.

McKay, James (Prince-Albert)
Chambre des Communes, représentation à la, 5551.
Démissions, 1053.
Northern Territorial Railway Co., 2280.
Publicité frauduleuse, 3633.
Réserves forestières, 3718.
Terres du Dominion, 3510.
University of Emmanuel College, 2511.

McKenzie, D. D. (Cap-Breton-nord)
Accise, employés de l', 1467.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général,
Politiques fiscales, 228.
Solliciteur général, fonctions du, 230.
Agriculture, 236.
Tarif, 236.
Transport, 239.
Allumettes, fabrication des, 1840.
Baie d'Hudson, chemin de fer de la, 4651, 4657, 5063.
Canadian Northern Railway, 4460, 4728.
Cap-Rouge, quai au, 5434.
Chemins de fer de l'Etat, loi concernant les réclamations contre les, 2508.
Compagnies fiduciaires, 1184.
Cumberland, restauration du fort, 1993.
Dépenses légales, 4338.
Destitutions, 1244.
Duchemin, M., dépenses de, 5428.
Farmers Bank, 4888, 4974.
Fer en gueuse, industrie du, 3374.
Havres, contrôle fédéral des, 2505.
Instruction technique, 5396.
Intercolonial,
Embranchements, 1818.
Cap-Breton, améliorations, 3550, 5310.
Destitutions, 5310.
Invasion fénienne, vétérans de, 1072, 1466, 3554, 4545.
Marine marchande, amendements à la loi de la, 1873.

McKenzie, D. D.—Suite.
Milice, corps de musique de la, 5799.
Naturalisation, 4322, 4726, 4995, 5004.
Pilotage, 3793.
Poissons et pêcheries,
Bulletin, 5383.
Règlements concernant les homards, 5378.
Inspecteurs, 2520, 2531.
Conserves, inspection des, 4617.
Protection, 1884, 1907, 1916.
Publicité frauduleuse, 3632, 3641.
Salles d'exercices, 4363, 4384.
Service civil, 1963, 4623.
St. John Valley Railway, ponts, 4053.
Saint-Pierre, canal, 3110, 4664.
Sydney-nord,
Commission du havre, 1614, 1877.
Edifices publics, 1998.
Système métrique, 1837.
Traitements des juges, 2023, 2037, 3771, 4060.
Transcontinental National, enquête, 2402.
Télégraphie, service de la, dans le comté de Victoria, 1424, 4365, 5434.
Victoria, service des vapeurs dans le comté de, 5260.

McLean, Angus A. (Queens, I.P.-E.)
Chambre des Communes, représentation à la, 900, 5551.
Confédération, cinquantenaire de la, 1520.
Entrepôt frigorifique, 3725.
Invasion fénienne, vétérans, 3523, 4540.
Pierre, tarif sur la, 3280.
Poisson, transport du, 406.
Pommes de terre, tarif sur les, 3237.
Sénat, représentation au, 5477, 5491, 5498.
Sinistres maritimes, 4735.
Southport, établissement de pisciculture, 3263.
Terreneuve, service de paquebots à, 3067.
Traitements des juges, 3769.

McLean, H. H. (Sunbury et Queens)
Marine marchande, amendement à la loi de la, 1873.
Sydney-nord, commission du havre, 1879.

McLeod, Harry F. (York, N.-B.)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général,
Prospérité du Canada, 5.
Remaniement et représentation, 5.
Agriculture, encouragement à l', 6.
Défense navale, 8.
Divorce, 5070.
Southampton Railway Co., 1542.
St. John Valley Railway Co., 3170.

McMillan, John A. (Glengarry)
Invasion fénienne, vétérans de l', 3532.

McPherson, C., maître de poste, 2922.

McVeigh, U. B., enrégistrement du homestead de, 2919.

Madoc, faillite de la banque, 3353.

Malbaie, service d'hiver à la, 2007.

Maisonneuve, succursale des postes, 465.

Manitoba
Ecoles de, 387.
Terres scolaires, 2921.

Maple Leaf, compagnie de vapeurs, 4476.

Marbre, tarif sur le, 3266.

Marcil, hon. Charles (Bonaventure)
Agriculture, 1755, 3648.
Atlantic, Quebec & Western Railway, 935.
Avignon, bureau de poste, 858.
Baie des Chaleurs, ch. de fer, 376.
Beurre, fabrication du, 3324.
Bonaventure
Agriculture dans, 1755.
Ferme expérimentale à, 376.
Indiens dans, 2588, 2667, 3695, 3703.
Revenu de l'Intérieur, fonctionnaires du, 1492.
Travaux publics, 935, 1426.
Postes, 1772.
Budget, 2889.
Coût de la vie, 2890, 2897.
Développement du Canada, 2891.
Transport, 2892.
Intercolonial, embranchements de l', 2894.
Gaspé, péninsule de, 2899.
Bonnes routes, 2901.
Pêche, industrie de la, 2903.
Cap-Noir, bureau de poste, 738, 2282.
Carleton-centre, postes, 1905, 4195.
Cheval, abattoirs supposés pour la chair de, 3648.
Destitutions, 1234, 1261, 4616.
Duthie-Point, phare à, 738.
Elections, résumé des, 3143.
Français
Documents officiels en, 767, 4616.
Traducteurs, 2004.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 4526, 4552.
Gaspé
Agriculture dans, 1755.
Pétrole, sources de, 3626.
Service de vapeur, 1502, 2552, 3083, 3208, 3881.
Imprimerie Nationale, 767.
Intercolonial, ch. de fer
Nominations, 3101.
Embranchements, 381, 2894, 5309.
Eau, service de l', 2666.
Gares, améliorations aux, 2666.
Journaux, service de, 1328.
Jallet, N., veuve de, 1118.
Juges, traitement des, 3780.
Loteries, 3053, 3628.
Manitoba, les écoles du, 387.
Milice, la, et les processions religieuses, 5566.
Navigation, écoles de, 787.
New-Richmond
Hangar à fret, 2552.
Phare, destitution d'un gardien de, 2555.
Postes, 1772, 2283, 3208.
Pétrole, sources de, 3626.
Port-Daniel, homarderie à, 2640, 3476.
Québec, assistant inspecteur des poids et mesures à, 3475.
Robitaille, maître de poste, 3208.
Saturnia, accident au, 3558.
Sénat, représentation au, 1569.
Shigawake, poste rurale, 1772.
Sorel, chantiers maritimes à, 1033.
Ste-Anne de Restigouche, dragage à, 3263.
Tide-Head, saumonerie à, 1772.
Vente de journaux, service sur les ch. de fer de l'Etat, 1328.

Marcile, Joseph E. (Bagot)
Acton-Vale, postes, 735.
Bagot, postes rurales du comté de, 1775.

Margaree, havre de, 373.

Marine et Pêcheries, crédits du ministère de la, 342, 424-444, 786-801, 1022-1039, 1222-1273, 2512-2549.

Marine, hôpitaux de la, 1272.

Marine marchande, enregistrement de, 791.

Marine marchande du Canada, bills modifiant la loi de la.
Cabotage, privilèges de, 1re lect., 95.
Enquêtes sur sinistres, 1re lect., 4734; 2e lect. et com., 4736; 3e lect., 4813.
Pilotage, 1re lect., 3203; 2e lect., 3783; com., 3783; 3e lect., 3794.
Marine marchande, rés., 1614; 1re lect., 1614; 2e lect. 1683.

Marion Bridge-Woodbine, postes, 1171.

Mariage, lois sur le, 469.

Martin, Médéric (Ste-Marie, Montréal)
Budget, impression en français du, 424.
Chômage à Montréal, 4333.

Martin, William M. (Régina)
Juges, traitements des 3775.
Maple Leaf Steamship Line, 4476.
Naturalisation, 4306.

Meadowville, Toney-Mills, postes, 1679.

Mégantic, édifice public à, 3106.

Meighen, l'hon. Arthur, (Solliciteur général).
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Aliments en franchise, 159.
Bill concernant les grandes routes et le Sénat, 160.
Campbell, Glen, 1942.
Canadian Northern Railway, 3844, 4182-4193, 4199-4255, 4397-4474, 4479-4516, 4562, 4709-4711, 4728-4733, 4831-4841.
Instruments agricoles, droits sur, 1665.
National Transcontinental, enquête, 2185.
Privilège, question de, basée sur comptes rendus de journaux, 1176.
Prudential Life of Canada, 3043.
Sociétés coopératives de crédit, 3800.

Melville, bureau de poste, 3262, 3557, 5431.

"Menace", le journal la. Voir "La Menace" d'Aurora.

Ménard, G., destitution de, 2819.

Merchants and Employers Accident Guarantee Company, bill relatif à la, 1ère lect., 99; 2e lect., 779; com., 1871; 3e lect., 1906. Voir aussi Marine du Canada.

Merner, J. J. (Huron-sud)
Farmers Bank, 4984.

Messageries privilège de, 1067.

Metcalfe, salle d'exercice à, 700.

Mica Schisteux, tarif sur, 3261.

Michaud, Pius (Victoria, N.-B.)
Edmundston
Bureau d'immigration à, 739, 1695.
Edifice public à, 1988.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 465, 498, 1773.
Fonctionnaires du gouvernement dans la politique, 1929.
Grand-Falls-St. John Railway, 384.
Importations des Etats-Unis, 1172.
Intercolonial, wagon particulier sur l', 1067.
National Transcontinental, 2265, 4637.
Nouveau-Brunswick, écoles du, 1000.
Quebec & Saguenay Railway, 4196.
St. John Valley Railway, 3169, 4053, 4197.
Saint-Léonard, agent d'immigration à, 598.
Tobique, réserve indienne de, 1277.

Middleboro, William S. (Grey-nord)
Cales-sèches, 4268.
Dette du Canada, 1170.
Transcontinental National.
Coût du, 1610.
Enquête sur le, 2134.

Milice
Arsenaux, 2921, 4757, 5195.
Automobiles, 858, 2181.
Bateaux, contrats pour, 2717.
Bateaux mus par force motrice, 740.
Budget, 354, 2475, 2482, 3354, 3559-3613, 4748, 5187, 5461.
Amendement Proulx, 5461.
Camps, superficie des, 5205.
Camps, approvisionnements des, 2979.
Cantines, 2552.
Cavalerie, remontes pour, 2668, 2729, 2925.
Champs de tir, 5197.
Colonels honoraires, 1681.
Combats simulés, 854.
Convoi spécial, 859.
Dépenses, 2419.
Dorval, camp de, 1074.
Employés du département, 852.
Ministre de la, en Europe, 469.
Ministre de la, et sir Ian Hamilton, 854.
Ministre de la, et l'Ulster, 1994.
Musiques militaires aux démonstrations politiques, 2283, 3262, 3365, 3475, 4522, 5190, 5198.
Officier commandant la 6ème division, 1868.
Pembroke Lumber Company, réclamation de la, 5211.
Petewawa, agents de la sûreté au camp de, 855.
Placards, 1610, 1683, 2181.
Processions religieuses, la milice et les, 2283, 5190, 5566.
Queenston Heights, pique-nique de, 466.
Salles d'exercice, 2921, 4757, 5196.
Travaux, dépenses pour, 855.

Minerais, traitement des, 1889.

Mines, crédits du ministère des, 1887.

Molloy, John P. (Provencher)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur
Blé en franchise, 297.
Canham, J. E., agent des terres, 1955.
Législature provinciale, emploi des députés de la, 3672.
McFadden, Dr D. H., 696.
Morris, besoin d'un édifice public à, 4379.

Mondou, A. A. (Yamaska)
Intercolonial, embranchements de l', 1821.

Monk, hon. F. D.
Mort de, 3953.
Démission de, 1325.

Montcalm, revenu provenant du tabac dans, 3103.

Montcalm, le steamer, 698.

Montréal
Hôtel Carslake achat de l', 1960, 2179, 2551, 3108, 3475, 4196, 4372.
Cour de circuit, juges de la, 732.
Port
Maître du, 4196, 5379.
Mouillages pour steamers, 2668.
Société de colonisation, 498.
Travaux publics
Ingénieur permanent, 1171, 2554 5432.
Personnel, 1504.

Montréal, bills relatifs aux commissaires du port de
Emprunt, rés., 3794; 1re lect., 3799; 2e lect., 4040; com., 4040; 3e lect., 4047.
Taxes, exemption de, 1re lect. 4705; 2e lect. et com., 5015; 3e lect., 5015; amendements au Sénat, 5552.

Morphy, H. B. (Perth-nord)
Budget, 2905.
Coût de la vie, 2905.
Production du blé, 2910.
Instruction technique, 2912.
Beurre, fabrication du, 3317.
Farmers Bank 4885, 4900.
Fermes expérimentales, 1210.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 3529.
Juges, traitements des, 3774.
Naturalisation, 4355-4999.
Pacific Trans-Canada and Hudson Bay Railway Coy., 3064.
Poste rurale, boîtes pour, 5322.
Terre-Neuve, commerce avec, 3078.
Tye, W. P. allocation à la veuve de, 3797.
Vancouver, troubles ouvriers dans l'île de, 1332.

Morrisburg, postes, 1773.

Morris, James, (Châteauguay)
Budget, 2814.
Service naval, 5265.
St-Laurent, barrages dans le, 3474.
Valleyfield, accise à, 3104.

Morrison, dépenses du colonel, 2007.

Moulin Dubois, bureau de poste, 1068.

Murphy, hon. Charles (Russell)
Affaires étrangères, dépt. des, 374.
Baie d'Hudson, le ch. de fer de la, 968.
Canadian Northern Ry., 3409, 4187, 4462.
Chambre des Communes, représentation, 5503.
Compagnies fiduciaires, 1183, 1185.
Coût de la vie, commission sur le, 374.
Français, améliorations sur la rivière des, 1680, 2180.
Galerie nationale des arts, 850.
Gouverneur général, mandats du, 2482.

Murphy, hon. Charles—Suite.
Halifax, têtes de lignes à, 1396.
Haut Commissaire, bureaux du, 329.
Instruction technique, 374.
Imprimerie Nationale, crédits de l', 759-776.
Intercolonial, diminution des rampes sur l', 700.
Metcalfe, salle d'exercice, 700.
New-Westminster, direction des postes à, 374.
Ottawa
Champ de tir, 700.
Douane, 850.
Eau, approvisionnement d', 1826.
Propriétés, achats de, 698.
Salle d'exercice à, 699.
Prescott chantiers maritimes à, 449.
Port-Arthur, élévateur à, 848.
Postes, nominations temporaires aux, 3395.
Privilège, 271.
Secrétaire d'Etat, budget du, 759.
Sécurité en mer, convention, 376.
Service civil, 698.
Service civil, fonds de retraite, 1771.
Service naval 350.
Transcontinental National
Contrats, 1170.
Commission d'enquête sur le, 1867.
Drawbacks sur le, 1393.
Tourbe, expériences, 1892.

Nantel, hon. Wilfrid B. (ministre du Revenu de l'Intérieur)
Accise, 1435, 1482, 5458.
Balances, réglementation 1487.
Destitutions, 1441-1460, 1467-1473, 1492.
Falsifications, loi modifiant la loi des, 1501, 2501, 3520.
Poids et mesures, loi modifiant la loi des, 1424, 1836.
Revenu de l'Intérieur, budget du, 357, 1435-1460, 1461-1501, 2476, 5458.
Tabac, timbres apposés sur le, 1439, 1486.
Vincent, J. U., nomination de 357, 1473, 1495.
Welland, le canal, 968.

Napadogan, camp militaire de, 5205.

Naturalisation et **citoyenneté britannique,** bill relatif à la, 1re lect., 3407; 2e lect., 4296, 4309; com., 4319, 4352, 4712, 4992; 3e lect., 5008, 5015. Voir aussi 1846, 2122.

Navigation
Grands lacs, sur les, 368.
Ecoles de, 786.

Neely, D. B. (Humboldt)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Blé en franchise, 274: amendement proposé, 280.
Grandes routes, améliorations des, 273.
Instruments agricoles
Droits sur, 1645.
Industrie des, 601.
Budget, 2851.
Taxes, 2853.
Blé en franchise, 2855,
Instruments agricoles, 2860.
Industrie de l'acier, 2862.
Marchandises, tarif sur, 2863.

Neely, D. B.—Suite.
Calgary & Edmonton Railway Company, 841.
Campbell, Glen, plainte contre, 1942.
Canadian Northern Railway, 4173, 4246.
Central Western Canada Railway Co., 805, 844.
Destitutions, 1051, 1259.
Elévateurs, têtes de lignes, 1276.
Fonctionnaires (les) du gouvernement et la politique, 1940.
Grains
Bill des, 3739.
Echantillons pour les marchés, 2923.
Inspection des, 1172.
Homesteads, inscriptions de, 598.
Humboldt, inspecteur de homesteads à, 598.
Intercolonial, emploi de R. H. Smith, sur l', 1770.
Manitoba, terres scolaires, 2921.
Marchandises, tarif sur, 980.
Messageries, privilège de franchise, 1067.
Milice, 355, 3605.
Naturalisation, 4314, 4352.
Ressources naturelles, contrôle par les provinces des, 1139.
Saskatchewan, besoin d'édifices publics en, 4380.
Terres fédérales, 3511.
Terres fédérales, destitution d'un agent des, 1940.
Terres scolaires, 3801.
Travail, employés du département du, 691.
Vancouver, situation ouvrière dans l'Ile de, 591.
Volontaires, gratification aux, 1465.
Watrous, directeur de la poste de, 3881.
Windsor, bureau d'immigration, 5217.

Nesbitt, Edward W. (Oxford-nord)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Défense navale, 134.
Amélioration des grandes routes, 135.
Conditions financières, 136.
Tarif, 137.
Coût de la vie, 138.
Blé en franchise, 140.
Transports, 141.
Agriculture, crédits, 1157, 1198, 1753.
Beurre, fabrication du, 2501.
Brantford, édifice public, 857, 912, 5408.
Budget, 2925.
Dépenses, 2926.
Tarif, 2928.
Instruments agricoles, 2931.
Blé en franchise, 2932.
Transports, 2936.
Calgary & Edmonton Railway Company, 838.
Canadian Northern, chemin de fer, 4003, 4486, 4509, 4593.
Compagnies fiduciaires, 1182.
Compagnies de prêts, 4899.
Farmers Bank, 4970.
Immigration, 1713.
Imprimeur du Roi, nomination de l', 774.
Inspection des vaches, 1753.
Instruments agricoles, tarif sur, 3292.
McCleary Manufacturing Co., 1275.
Milice, 3610.
Postes, livraison, 2110, 2111.
Postes, service ambulant, 2500.
Postes rurales, 5321.

Nesbitt, Edward W.—Suite.
Salles d'exercices, 1980.
Tarif, 3256, 3301.
Toronto, Niagara & Western Railway Co., 3638.
Tourbe, expériences avec, 1890.

New Glasgow
Intercolonial
Levés topographiques, 3347.
Service des trains, 938.
Salle d'exercices, 737.

New Harbour, brise-lames, 384, 2923.

Newmarket, canal, 4550.

Newport, employées de douane, 933, 1070, 1397.

New Richmond
Gardien de phare, renvoi de, 2555.
Hangar à marchandises, 2552.
Postes rurales, 1772, 2283, 3208.

New Westminster, charge de maître de poste, 374.

Niagara Falls, postes, 2110.

Nickle, William F. (Kingston)
Canadian Northern, chemin de fer, 3861.
Farmers Bank, 3689.
Kingston, pénitencier, 4687-4695.
Peine de mort, 523.
Prudential Life of Canada, 3040, 3639.

Nicholson, Donald (Queens)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général,
Coût de la vie, 127.
Réciprocité, 127.
Redistribution de la représentation, 129.

Niobe, équipage, 1072.

North Riverside, maître de poste, 2817, 3364, 3670, 4196.

Northrup, William B. (East Hastings)
Réforme du divorce, 861, 5069.

North Shore-Hubbards, service postal, 602.

North Sydney, bill concernant les commissaires du port de, 1613, 1614, 1877, 1907.

Norton Creek, creusage de, 5217.

Nouvelle-Ecosse
Agents d'immigration, 1771.
Lots riverains, 1071.
Marché d'Ontario pour le charbon, 385.

O'Brien, A. H., mise à la retraite de, 2038.

Observations astronomiques, 4332.

Octrois de terres aux chemins de fer, 2008, 5216.

Oeillets, tarif sur les, 3191.

Oka, receveuse des postes, 3622, 3666, 3693.

Oliver, hon. Frank (Edmonton)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.

Oliver, hon. Frank—Suite.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général—*Suite.*
Agriculture, 85, 89.
Transports, 89.
Conditions du travail, 87.
Coût de la vie 92.
Banques et commerce de banque, 92.
Défense navale, 93. .
Blé en franchise, 280.
Agriculture, droits sur instruments agricoles, 1671.
Annonces frauduleuses, 3631.
Athabaska-Landing et Fort-McMurray, ligne télégraphique, 372.
Atlin Railway Company, 2511.
Bad-Throat, pouvoirs hydrauliques de la rivière, 2005.
Baie d'Hudson, têtes de lignes 713, 1266, 4646.
Beurre, fabrication du, 3315.
Calgary & Edmonton Railway Company, 838.
Canadian Northern, ch. de fer, 3477, 3941, 4258, 4414-4474, 4482-4516, 4596 (am.), 4727, 4730, 4732.
Central Western Canada Railway Company, 805, 843.
Chambre des communes, bureau de distribution, 1860.
Charbon pour dragues, 2178.
Chemin de fer de la Colombie-Britannique à l'Alaska, 1959.
Chemins de fer, chartes, 3094, 3097.
Chemins de fer, passages à niveau, 4129.
Chenilles, fléau des, 1187.
Choléra des porcs, 3327.
Cigarettes, prohibition des, 1552.
Commerce asiatique, 930, 5226.
Commission de conservation, 754.
Destitutions, 389, 1240, 1722.
Douaniers, 446.
Dunvegan, télégraphe de, 855.
Eaux navigables pollution des, 1829.
Edmonton et Fort-George, service postal, 934.
Edmonton, salle d'exercice, 372.
Edson et Grand-Prairie, service postal, 388.
Expédition Steffansson, 370.
Expositions, 1765.
Ficelle d'engerbage, 1684.
Fletcher, emploi de, 370.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 655, 740 778.
Gimli, patente de terre, 1425.
Grains
Bill, 3314 3735.
Elévateurs, 1724-1744.
Grand-Rapids, bail hydraulique, 1426.
Haut commissaire, bureau du, 329.
Immigration, 1689, 4232.
Asiatique 368, 1279, 5402.
Déportations, 934, 1689, 1718.
Etats-Unis, 1691, 1719.
Européenne, 600, 1719, 4337.
Hindoue, 4196, 4306, 4394, 4478, 4551, 4706, 4738, 4743, 4899, 5141.
Règlements, 368, 369, 4332.
Sans-Travail, les, 4335, 5401.
Statistiques, 370.
Indiens
Colombie-Britannique, réserves, 5399.
Ecoles, 2511, 3643, 3694.

Oliver, hon. Frank—Suite.
Indiens—*Suite.*
Kitsilano, 369, 697, 966.
Installations frigorifiques, 3725, 4350.
Invasion fénienne, vétérans, 600, 4522.
Irrigation, 3647, 3763.
Kamloops
Edifice public, 1069.
Salle d'exercice, 1395.
Karluk, steamer, 851, 2373, 4739.
Lignes télégraphiques, 5433.
Milice, 5193.
National Transcontinental, enquête, 2294.
Naturalisation, 4306, 4319, 4996.
Pacific, Trans-Canada & Hudson Bay Railway Company, 3093, 3464.
Parcs publics de l'Etat, 4328.
Patentes, renouvellement de, 1746, 3061.
Patentes de terres, 3264.
Peine capitale, 525.
Petit Lac des Esclaves, dragage, 5427.
Police à cheval, 749, 5151.
Pollution des eaux navigables, 1829.
Ponts de chemins de fer (les) et le trafic des grandes routes, 4057.
Postes
Service de l'Ouest, 3795.
Service sur l'Atlantique, 5256.
Taux entre la Grande-Bretagne et le Canada, 3391.
Prince Edward & Hastings Railway Co., 3064.
Rainy River Radial Railway Co., 3094.
Rébellion, réclamations, 5155.
Réserves forestières, 3674, 3715, 4328.
Resscurces naturelles, contrôle provincial des, 1144.
Sables bitumineux, gisements de, 1897.
St-Pierre, réserve indienne, 372, 500, 600, 934.
San Francisco, exposition, 1765.
Semences, bill d'inspection des, 4346.
Sénat, représentation, 1563, 5485.
Service civil, assurance, 1960.
Service naval, 347-354.
Système métrique, 1838.
Tarif, 3191, 3280, 4520, 5555.
Taux de fret, 982, 992, 2301, 3127.
Taux de fret dans l'Ouest, 2006.
Tempérance, loi de, 1844, 3752.
Terres fédérales, 3484, 3673, 5006, 5074.
Décrets du conseil, 4896.
Terres non patentées, taxation de, 2013.
Transports, 3127.
Travaux publics, crédits, 4381, 5426.
W. C. Edwards Company, 3637.
White-Water, lac, 1395.
Yukon, placers miniers du, 4138.

Ontario Equipment Company, 734.

Ontario Fire Insurance Company, 4477, 4895.

Or et argent en feuille, tarif sur, 3285.

Orateur (hon. T. S. Sproule), décisions et déclarations de. Voir aussi procédure parlementaire.
Affaires du gouvernement les jeudis, 740.
Amendement augmentant octroi d'argent hors d'ordre, 4128.
Amendements, allégations de fait dans, 4854.

Orateur (hon. T. S. Sproule)—Suite.
Articles de journaux, irrégulier de s'en servir pour baser des accusations, 740.
Avis anticipés sur feuilleton, 921.
Avis de motions doivent être pris suivant leur ordre régulier, 1427.
Bills
Bills de divorce, droit des Communes d'entendre témoignage, 5064.
Sur motion de référer rapport, preuve n'est pas discutable, 5069.
Bill de la marine marchande doit être présenté par résolution, 779.
Certains amendements irréguliers, 5222.
Doivent être lus une seconde fois avant renvoi à comité permanent, 1833.
Limite de débat à seconde lecture, 1185.
Matières étrangères non discutables à troisième lecture, 5089.
Motion d'ajournement sur question de privilège, 1175.
Pas de débat sur motion pour première lecture, 648.
Sur amendement, discussion doit être limitée à cet amendement, 4828.
Sur présentation, peuvent être expliqués, mais non discutés, 3203.
Sur amendement du Sénat, discussion générale non permise, 5078.
"Boozarium", expression non parlementaire, 2183.
Chambre des Communes
Bibliothèque et salle de lecture, fermeture de, 4395.
Bureau de poste, 3393.
Papeterie, 1435.
Personnel, nominations, 99, 421, 2816, 5459-5461.
Citation de preuve non rapportée à la Chambre est irrégulière, 1409.
Clôture de débat sur motions substantives, 489, 1434.
Comité de subsides sans question posée; interprétation de la règle, 324, 539, 549, 550.
Déclaration affectant un ex-représentant n'est pas une question de privilège, 3615.
Extraits non lus ne doivent pas être consignés, 2829.
Imputation de motifs non convenables au gouvernement n'est pas parlementaire, 2106.
Jallet, N., veuve de, 1119.
Manquer de respect en parlant du Sénat n'est pas permis, 2722.
Membre de la Chambre s'abstenant de voter, 2117.
Ordre dans la Chambre, 4552, 4593, 4596.
Ordres du jour, questions discutables ne sont pas admissibles sur, 502, 538, 4396.
Pétition rejetée, 2978.
Privilège, questions de, 372, 740, 1178, 2113, 2182, 3615.
Questions
Déclarations de fait, 4742.
Irrégulières, 2114, 2182, 2717, 4812.
Sans avis, 300, 501, 502, 538.
Rapport inexact n'est pas une question de privilège, 3615.

Orateur (hon. T. S. Sproule)—Suite.
Réponse du ministre doit être acceptée, 740.
Réponses aux questions
Discussion de, 912.
Longues réponses, 1113, 1114.

Ottawa,
Achats de propriétés, 698.
Commission d'amélioration, 731.
Commission dite "Capital Planing", 2485, 5387.
Douane, 850, 2179.
Edifices publics, 1607, 1964-1980, 4377, 4385.
Fourniture du charbon, 4386.
Fourniture de l'eau, 332, 1395, 1826, 1971, 4387.
Loyers, 2554, 2639, 2666.
Ottawa en tant que capitale, 1971-1980.
Protection contre les incendies, 1396.
Salle d'exercices, 699.
Tir à la cible, 700.

Ottawa, gardiens de phares de la rivière, 602.

Ouvriers métallurgiques, 1170.

Owen Sound, postes, 2110.

Pacaud, Lucien T. (Mégantic)
Canadian Northern, chemin de fer, 4152.
Destitutions, 1456.

Pacifique, forces défensives sur le, 1834.

Panama, canal de, 3057.
Effet sur les taux canadiens, 3670.

Papineau, Louis J. (Beauharnois)
Dragage à Valleyfield, 3139.

Paquet, Eugène (L'Islet)
Agriculture, 1199.
Immigration, 1505, 1717.
Service postal, 4023.

Paradis, L., inspecteur de station de fumigation, 2978.

Pardee, Frederick F. (Lambton-ouest)
Brantford, édifice public, 919.
Canadian Northern, chemin de fer, 4125, 4210, 4244.
Colis postaux, 1426.
Commissaires du commerce, 929.
Farmers Bank, 5103.
Ferguson, G. H., nomination de, 2007.
Grains, commission des, 2488.
Lac Erié, service des bouées, 2640.
Milice, 737, 2419, 3589.
Ministre (le) de la Milice et l'Ulster, 1993.
Newmarket, canal, 4550.
Pétrole, exportation du, 3627.
Salles d'exercices, 1981.
Tarif, 3267.
Toronto, port, 851.

Parent, destitution de l'ingénieur, 5432.

Paris, bureau du Commissaire à, 5152.

Paturages. Voir Homesteads.

Payne, Steven, emploi de, 1682.

Pêcheries
Commission de consultation, 367, 736, 2512.
Crustacés, commission des, 700.
Eperlan, permis de pêche, 2282, 2517.
Expositions, 2545.
Hareng, 2552.
Homards,
Oeuvés, 856.
Permis, 855.
Règlements, 362, 5376.
Industrie, 5467.
Limites de pêche, règlements concernant les, 1273.
Médecins, soins de, 439.
Modus vivendi
Permis, 1680.
Violations, 1680.
Nouveau-Brunswick, réclamations, 2486.
Ontario, juridiction, 2008.
Piscifactures, 2545.
Poisson mariné. Voir aussi Pêcheries, bills modifiant la Loi des.
Protection, service de, 2543.
Réduction, ouvrages de, 1773, 2180, 2282.
Salaison du poisson, expert, 599.
Statistique, 1068, 1426, 2517, 5381.
Transport, 396, 937, 1168, 1274, 2519, 3081, 5259.

Pêcheries, bills modifiant la Loi des
Consolidation, 1ère lect., 831; 2e lect., 1221; renvoi à com. permanent, 1221; com., 1879, 1907; 3e lect., 2497.
Inspection du poisson mariné. Résolution, 3616; 1ère lect., 3621; 2e lect., 3621; com., 4617; 3e lect., 4619.

Pedley, F., affaire, 856.

Peine de mort, abolition de la, 4, 508, 1812, 4697.

Pelée, subvention du steamer de l'île, 5228.

Pelletier, hon., dépenses de, 1172.

Pelletier, hon. L. P., (ministre des postes)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Destitutions, 213.
Redistribution de représentation, 214.
Transports, 216, 219.
United Shoe Machinery Co., 218.
Elections partielles, 220.
Aliments en franchise, 223.
Défense navale, 224.
Colis postanx, 226.
Baie Georgienne, canal de la, 3111.
Canadian Northern, chemin de fer, 4816.
Chambre des Communes
Bureau de poste, 421.
Traduction française, 769, 772, 1864.
Représentation, 895, 5507.
Divorce, bills de, 5067.
Empress of Ireland, perte de, 4737, 4897.
Expositions, 1765.
Farmers Bank, 4925.
Haut commissaire, bureau du, 1851.
Intercolonial, chemin de fer, installations à Rivière du Loup, 5157.
Lafontaine, M., représentant du Canada aux expositions, 1765.
Lemieux, hon. R., voyage en Asie, 739.
Lévis, station de quarantaine, 1162.
Monk, hon. F. D., mort de, 3954.

Pelletier, hon. L. P.—Suite.
National Transcontinental, chemin de fer, 4645, 4646.
Têtes de ligne à Québec, 5030, 5037, 5158-5162.
Oka, receveuse des postes, 3666.
Pilotage, 3792.
Postes
Amendement à la Loi des Postes, 2493, 3377, 5222, 5261, 5551.
Automobiles, 5319, 5335, 5453, 5553.
Crédits, 360, 2476, 3733, 3795, 3802, 4014, 5318, 5441.
Colis postaux, 226, 5441.
Destitutions dans les townships de l'Est, 3804, 5452.
Employés et salaires, 360, 2491, 3376.
Facteurs (les) et les tramways électriques, 3404.
Franchise postale, privilège de, 1017, 3379.
Journaux, tarif, 3390, 3400, 5222, 5261.
Lettres, enregistrement, 3378.
Magazines anglais, tarif, 3386.
Poste rurale
Boîtes, 5322.
Service, 2476, 4022, 5441, 5552.
Publications indécentes, 3392.
Rapports soi-disant incomplets, 3795, 5334.
Service ambulant, ch. de fer, 2497, 3396, 3733, 5552.
Service sur l'Atlantique, 99, 5245.
Service transatlantique, 618, 1723.
Québec
Commission des champs de bataille, 4289.
Station de quarantaine, 1162.
Rapports soi-disant incomplets, 2476.
Sénat, représentation, 5491.
Service civil, nominations, 1221.
Service naval, 456, 5350.
Truro, bureau de poste, 2000.
Vincent, J. U., nomination de, 1497.
Votants, listes de, 2485.

Pembroke
Salle d'exercice, 5384.

Pensions de vieillesse, 1398.

Perley, hon. G. H., voyage à Londres, 4813.

Perley, hon. G. H. (Argenteuil)
Compagnies fiduciaires, 831.
Compagnies de prêts, 1016.
Finances, crédits, 757.
Ottawa, commission d'amélioration, 1979.
Union Life Insurance Co., 758, 969.

Petite Rivière de l'Est, brise-lames, 373.

Pétrole, exportation du. Voir Exportations.

Pictou
Banque, 1777.
Bureaux de poste, 1071.
Edifice public, 848.
Facteur, 601.
Poste rurale, 1072.
Transport des postes, 1770, 1906, 2005.

Pierre, tarif sur la, 3266. Voir aussi Brantford, édifice public.

Pilotage
Agent, 1278.

Pilotage—Suite.
Montréal. 1171.
Saint-Laurent, 855, 1031, 3783.
Voir marine marchande, bill modifiant la loi de la.

Pilotes, surintendants de, 698.

Plainfield, bureau de poste, 2112.

Plantagenet, poste rurale, 2979.

Poids et mesures, bill modifiant la loi des, 1re lect., 1424; 2e lect., 1836; com., 1836; 3e lect., 1839.

Poids et mesures, inspection des, 2717.

Pointe-Fortune, quai, 3557.

Police à cheval du Nord-Ouest, 2667.

Pollution des eaux navigables, bill concernant la, 1re lect., 4; 2e lect., 1833; renvoi à com. permanent, 1833.
Voir aussi 1823, 2002, 2109.

Pommes de terre
Embargo aux Etats-Unis, 777.
Tarif, 3209.

Port-Arthur, élévateur de l'Etat, 848.

Port-Colborne, élévateur, 3137.

Port-Daniel, homarderie, 2640, 3476.

Port-Hood, quai public, 373.

Port-Maitland, bureau de poste, 2005.

Postes, bill modifiant la loi des, rés., 2493; 1re lect., 2497; 2e lect., 3326; com., 3377; 3e lect., 3406; amendements du Sénat, 5222, 5261, 5551, 5568.

Portneuf
Bureaux de poste du comté, 1770.
Gardien de phare, 1278, 3672.

Ports,
Commissaires, 1503.
Contrôle fédéral, 2504.

Postes
Automobiles, 3264, 5319, 5453.
Boîtes à lettres, 2476.
Cadenas de sacs de dépêches, 373, 498, 735.
Caisses d'épargne, intérêt, 5390.
Contrats annulés, 737.
Crédits, 360, 2476, 3733, 3795, 3802, 4010, 5318.
Facteurs, transport sur tramways, 3404.
Magazines anglais, affranchissement de, 2423.
Postes rurales. Voir ce titre.
Postes et bibliothèques rurales, 935.
Salaires. Voir Service Civil, bill modifiant la Loi du,

Postes, service ambulant sur chemins de fer. Voir Bill modifiant la Loi du Service Civil.

Postes Transatlantiques, service des, 99, 396, 606, 1723, 3058, 3382, 5219, 5233.

Poulsen, télégraphie sans fil, 2818, 5437, 5440.

Pourboires, bill concernant les, Voir Commissions secrètes.

Pouvoirs hydrauliques, 3481, 4330. Voir aussi Trent, canal.

Power, William (Québec-ouest)
Transcontinental National, enquête, 2356.

Prescott, postes du comté de, 3107.

Président et sous-président, décisions rendues.
Acceptation de déclarations de députés, 2535.
Crédits, bien que non imprimés en français, peuvent être considérés, 424.

Prêteurs d'argent, bill modifiant la loi sur les, 1ère lect., 212.

Primes sur acier.. Voir Fer et Acier.

Prisons, réforme des, 4693, 4703.

Prisons et écoles de réforme, bill modifiant la Loi des, 1ère lect., 3557; 2e lect., 3627; com., 3627; 3e lect., 3627.

Privilège, questions de
Aikins, M., 4064.
Armstrong, M. J. A. M., 3265.
Best, M., 3266.
Burnham, M., 3209.
Chisholm M. W., 2185, 5142.
Crothers, M., 741.
Devlin, M., 1174.
Fisher, M., 3265.
Hughes, M. Sam., 2183.
Knowles, M., 3615.
Lachance, M., 1869.
Law, M., 361.
Lemieux, M., 739.
Lespérance, M., 133.
Macdonald, M., 3313.
Murphy, M., 271.
Pardee, M., 2183.
Rhodes, M., 3266.
Smith, M., 3265.
Sutherland, M., 3265.
Turriff, M., 2668.
Walker, M., 3265.
Wilson, M. C. A., 2113.

Procédure parlementaire
Voir aussi Orateur.
Bills de divorce ,impression de dépositions en français, 5064.
Budget non imprimé en français, considération de, 424.
Déclarations affectant les ex-représentants, comme questions de privilège, 1174-1180.
Droit de réponse, sur motion d'ajournement, 547.
Jeudis, besogne du gouvernement, 730.
Longues réponses aux questions, 1113.
Marine marchande, bill concernant la, 779.
Motifs non convenables, imputation de, 2106.
Questions de privilège, 361, 740, 1178, 2113, 2183, 3615.
Questions sans avis, 300, 500, 502, 538.

Procédure parlementaire—Suite.
Questions supprimées comme inconvenantes et frivoles; appel, 2115; vote, 2116.
Sénat, amendements, 5078, 5223.
Subsides, comité de, sans question posée, 324, 536, 741.
Subsides, résolutions, acceptation en bloc, 2491.

Proulx, Edmond (Prescott)
Canadian-Northern, ch. de fer, 4228.
Carson, câblogramme à sir Edward, 2182, 2283.
Collège militaire royal, 3362.
Edifices publics, loyers d', 1997.
Farmers Bank, 4984.
Foin, contrats de, 1068.
Healy, M., renvoi de, 5461.
Impressions et annonces du gouvernement, 765.
Juges, traitements des, 2032-4058.
Mariage, lois, 469.
"Menace", journal, 3206.
Milice
Automobiles, 852, 2181.
Cantines, 2552.
Combat simulé, 854.
Crédits, 3576, 3580, 5461 (am.)
Don de cheval, 854.
Employés, 852.
Réparations de wagon particulier, 853.
Train spécial, 854.
Ministre de la Milice en Europe, 469.
Ministres, dépenses de voyage des, 639.
O'Brien, A. H., mise à la retraite de, 2038, 2045.
Peine de mort, 532.
Plantagenet, poste rurale, 2979.
Potts, A., paiements à, 389.
Prescott, postes du comté de, 3107.
Queenstown-Heights, pique-nique, 466.
Saint-Antoine de Le-Pas, Sœurs de Charité de, 1748.
Selkirk, colons de lord, 3362.
Sénat, représentation, 5491.
Service civil, 4628.
Société de colonisation de Montréal, 498.
Traducteurs français, 5461.
Vancouver, salle d'exercice, 381, 934, 1070, 1171.
Vancouver, résolution Home Rule de la loge orangiste de, 2921.

Provinces maritimes, service des postes dans les, 174, 212.

Prudential Life of Canada, 3040. Voir aussi bills privés.

Pugsley, hon. William (St-Jean)
Cales sèches, subventions, 4266.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4202, 4216, 4233, 4396-4174, 4479-4514, 4572, 4820-4841.
Chambre des communes, représentation, 5499.
Commerce asiatique, développement du, 5225.
Coût de la vie, 5568.
Grand-Tronc-Pacifique, ch. de fer, 5021.
Hampton, emplacement édifice public, 4369.
Intercolonial, ch. de fer
Crédits, 5060.
Embranchements, 5301.

Pugsley, hon. William—Suite.
Intercolonial, ch. de fer—*Suite.*
Ocean Limited, 4812, 5073.
Milice, 5206.
National Transcontinental, ch. de fer, 4633-4644, 5039, 5222, 5261 (am.).
Naturalisation, 5008.
Pelée, service de steamer de l'île, 5228.
Postes sur l'Atlantique, service des, 5240.
Saint-Jean
Dragage, 5414.
Service ch. de fer et steamer, 5240.
St. John Valley, ponts du ch. de fer, 4197.
Sénat, représentation, 5482, 5491, 5497.
Service civil, retraites, 5561.
Tarif, 4513.

Quais, revenus provenant des, 388.

Québec (ville)
Achats de terrains, 1503.
Agence de marine, 3143.
Arsenal, 5217.
Commission des champs de bataille, 1868, 1869. Voir aussi champs de bataille nationaux à Québec.
Gare Union, 2004.
Pont, 4646, 4740, 5219, 5296.
Poids et mesures, inspecteur-adjoint, 3475.
Port
Maître de port, 5218.
Outillage du port, 2925, 3204, 3557.
Procureur commission du port, 1681, 2372.
Quarantaine, employés de, 373.

Québec, bill concernant les commissaires du port de, rés., 3794; 1re lect., 3799; 2e lect., 4047; com., 4047; 3e lect., 4062.

Québec-Lévis, postes, 2372.

Québec et Saguenay, ch. de fer, 4196, 4228, 4739.

Queenston-Heights, pique-nique, 466.

Radium, minerais, 1772, 1900.

Rainville, Joseph H. (Chambly et Verchères)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Franchise du blé, 304.
Immigration, 307.
Agriculture, aide à l', 307.
Amélioration des grandes routes, 309.
Installations frigorifiques, 310.
Coût de la vie, 310.
Service civil, 1450.

Ranches et paturages, commission de, 602, 2665.

Recensement, 882, 1000.

Réciprocité avec les Etats-Unis, 10, 123, 127, 314.

Red-Head, port, 933.

Redistribution de représentation. Voir Chambre des communes.

Registres des départements, commission des, 5150.

Reid, hon. J. D. (ministre des Douanes)
Alert, steamer, 362, 499.

Reid, hon. J. D.—Suite.
Baie d'Hudson, chemin de fer de la, 2056, 4646-4653, 4659.
Canaux, 2050, 3109, 3136, 4339, 5297.
Chambre des Communes, représentation, 5499, 5551.
Chemins de fer et Canaux, crédits, 462, 2050, 3109-3142, 4337-4345, 5124-5138, 5295.
Chemins de fer, passages à niveau, 4068, 4128, 4197, 4344.
Chemins de fer de l'Etat, réclamations se rapportant aux, 2002, 2506.
Colpitts, G. A., affaire, 477.
Douanes, crédits, 422, 436, 445-462, 1009-1016, 1046-1059, 2487.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, 2055, 4666.
Intercolonial, chemin de fer
Administration, 3415.
Crédits, 3332, 4343, 5045.
Embranchements, 5308.
Killaim, A. E., mise à la retraite de, 1810.
Ocean Limited, 5073.
Pension, fonds de, 5554.
Labrador, Québec et Sud, chemin de fer, 3097, 4656.
National Transcontinental
Crédits, 4635-4646, 5155, 5295.
Déclaration ministérielle, 2057.
Raccordement avec Montréal, 5315.
Section de l'Est, 5222.
Pétrole, exportation du, 1018.
Pont de Québec, 5296.
Rapports soi-disant incomplets, 5146.
St. John Valley, chemin de fer, 3084. Ponts, 4052, 4130, 4197.
Saint-Pierre, canal, 3109, 3142, 4663.
Scories basiques, 669.
Southampton Railway Company, 1541.
Toronto, têtes de ligne, 3951.
Trent, canal,
Construction, 4340.
Enquête, 5179.
Welland, canal, 3109, 3134.
Winnipeg, têtes de ligne, 3615, 3720.

Reid, Jas. (Restigouche)
Taux de wagons sur l'Intercolonial, 371.

Rennes, troupeau de, 4332.

Représentation parlementaire. Voir Chambre des Communes et Sénat.

Représentation proportionnelle, 643, 648, 888, 897, 5477.

Réserves et parcs de l'Etat, bill modifiant la Loi des, 1ère lect., 2369; 2e lect., 3674; com., 3674, 3715; 3e lect., 3720. Voir aussi, 4328.

Ressources naturelles, contrôle par les provinces des, 1119, 1136.

Rhodes, Edgar N. (Cumberland)
Chambre des Communes, représentation, 5516, 5527.
Champs de bataille, conservation des, 4293.
Destitutions, 1056.
Douanes, nominations, 1015.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 458.
Fort Cumberland, restauration du, 4363.

Rhodes, Edgar N.—Suite.
Invasion fénienne, vétérans, 4536.
Privilège, 3266.
Sénat, représentation, 5496.

Richibouctou, équipe de sauvetage, 701.

Richmond, travaux publics du comté de, 600.

Richmond & Wolfe, édifices publics, 1774, 4476.

Riendeau S., emploi de, 1168.

Rigaud, bureau de poste, 466, 3801, 4195.
Quai, 467, 603.

Rimouski
Achat de terrain, 1776.
Assurance, compagnie d', 4895, 4991.
Douanes, 2111.
Ingénieurs, 2178, 4195.
Port, 2112, 2178.
Services de médecin, 2112.

Robb, James A. (Huntingdon)
Achats de bétail, 495.
Brome, station expérimentale de laiterie, 1164.
Budget, 2768.
Agriculture, 2768.
Tarif, 2769.
Produits de la laiterie, 2771.
Chevaux, élevage, 495.
Destitutions, 455.
Explosifs, fabrication des, 1896.
Grains, loi des, 3746.
Norton-Creek, 5217.
Service naval, 5354.
Transports, 3134.
Valleyfield
Dragage, 3140.
Quai, 5424.

Robidoux, Ferdinand (Kent, N.-B.)
Commission de consultation de pêcheries, 2528.

Robitaille, maître de poste, 3208.

Roche, hon. W. J. (ministre de l'Intérieur)
Bisons, troupeau de, 4332.
Campbell, Glen, accusations contre, 653, 1945.
Club Alpin du Canada, 4332.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 653, 1923.
Grains de semence, 5400.
Immigration
Agences, 1705.
Asiatique, 1314, 4394.
Bulgare, 4742.
Chinoise, 5402.
Crédits, 1688-1723, 4333, 5400.
Etats-Unis, 1702.
Hindoue, 4706, 4738, 4745, 5141, 5402.
Inscriptions de homesteads par immigrants européens, 1702, 4336.
Inspection, 1510.
Italienne, 1711.
Provinces maritimes, im. aux, 5401.
Résultats de politique d'immigration, 1688, 1702.
Russe, 4742.
Intérieur, crédits du département de l', 356, 1923, 2475, 2484, 4328.

Roche, hon. W. J.—Suite.
Irrigation, 3759, 4331.
Levés hydrauliques, 4330.
Observations astronomiques, 4332.
Pétrole, droits, 1021.
Rennes, troupeau de, 4332.
Réserves forestières, 3674, 3715, 4328.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1131.
Sauvages, amendement à la loi des, 1905, 2508, 3643, 3694, 5015.
Sauvages
Colombie-Britannique, 2596, 5399.
En général, 445, 2598.
Nouvelle-Ecosse, 2591-2594, 5399.
Ontario et Québec, 2588-2591.
Provinces et Territoires du Nord-Ouest, 2595, 5399.
Saint-Pierre, réserve indienne, 500.
Terres non patentées, taxation de, 2013.
Terres fédérales, amendement à la loi des, 3406, 3496, 3520, 3673.
Terres et parcs de l'Etat, 1923-1959.
Ordres en conseil approuvés, 4895.
Volontaires, primes aux, 1463, 1687.
Yukon, gouvernement du, 1922.
Yukon, loi des placers miniers du, 4030, 4137.

Rocky-Point, quai, 3265, 3476.

Rogers, hon. Robert (ministre des Travaux publics)
Baie Georgienne, canal de la, 1102, 1815.
Brantford, édifice public, 913.
Cales sèches, subventions, 4132, 4266.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4598, 4731.
Canning, édifice public, 5417.
Chambre des Communes, représentation, 5420.
Ewart, D., architecte en chef, 5421.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 658, 778, 1934.
Grand-Tronc-Pacifique, grève des ateliers, 5223.
Hôtel Carslake, achat de, 4197.
National Transcontinental, 5267.
Travaux publics, crédits
Divers, 5428.
Dragage, 5414, 5425.
Edifices publics, 1607, 1964-1981, 4362-4394, 5408-5423.
Glissoires et estacades, 5423.
Ports et rivières, 4387-4393, 5404, 5428, 5425.
Salaires, 360.
Télégraphes, 2487, 5427-5436.

Ross, Duncan C. (Middlesex-ouest)
Construction de navires au Canada, 440.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4552.
Farmers Bank, 3688, 5107.
Indiens Muncey, 2592.

Rosthern,
Agent des terres, 602.
Percepteur des douanes, 602, 1045.

Roy, J. N., emploi de, 732.

Sainte-Anne de la Pocatière
Ferme expérimentale, 378.
Quai, 2178.

Sainte-Anne des Monts, quai, 2817.

Sainte-Anne de Restigouche, dragage, 3263.

Saint-Armand, postes, 3363.

Sainte-Brigitte, postes, 935.

Saint-Casimir, bureau de poste, 378, 699.

Saint-David de Lévis, maître de poste, 4551, 4740.

Saint-Esprit, gardien de phare, 498.

Saint-Hyacinthe, postes, 2110.

Saint-Jérôme, quai, 3265.

Saint-Jean (N.-B.)
Douane, 1394.
Employés de marine, 2004.
Port, 1394, 1773, 4266-4288.

Saint-Jean et Québec, chemin de fer, 2668, 2924, 3144, 3169.

Saint-Jean et Québec, bill concernant les ponts du chemin de fer, rés., 4052; 1ère lect., 4058; 2e lect., 4130; com., 4130, 4197; 3e lect., 4266.

Saint-Jean et Iberville
Pont, 2819.
Poste rurale, 386.

Saint-Jean, (Qué.)
Percepteur des douanes, 935.
Percepteur du Revenu de l'Intérieur, 1070.

Saint-Joseph de Sorel
Bureau de poste, 601.
Emploi de L. E. Trempe, 1502, 1775.

Saint-Laurent, fleuve,
Accidents, 3410, 3558, 3784.
Brise-glaces, 1034.
Chenal des navires, 1023-1039.
Digues, 3474.
Remorqueurs, chaudières, 1427.
Taux, 1023, 1029.

Saint-Léonard, agent d'immigration, 598.

Sainte-Perpétue, inspecteur de substances alimentaires, 378.

Saint-Pierre
Canal, 1069, 3045, 3110, 3142, 4663.
Réserve indienne, 374, 500, 600, 934.

Saint-Roch des Aulnaies, employé d'accise, 378.

Saint-Romuald, bureau de poste, 849, 4195.

Saint-Théodore d'Acton, poste rurale, 735.

Sables bitumineux, gisements de, 1898.

Sackville, quai public, 597.

Salles d'exercices. Voir aussi Milice, crédits de la, 698, 737, 1980, 1993, 4385, 4756.

Sanction Royale, 2489, 2496, 4475, 4503.

San Francisco, exposition. Voir Expositions.

Sault Sainte-Marie, postes, 2110.

Schaffner, F. L. (Souris)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Délégation de cultivateurs, 110.
Elections partielles, 111.
Frontières du Manitoba, 112.
Transports, 113.
Agriculture, 114.
Coût de la vie, 115.
Défense navale, 116.
Destitutions, 1238.
Elévateurs de points terminaux, 1735.
Naturalisation, 4716.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1137.
Taux de fret, 985.

Secrétariat d'Etat, crédits, 759, 1844-1864.

Scories basiques, droits sur, 468, 539, 660.
Amendement Emmerson, 668.

Séguin, Paul A. (L'Assomption)
Baie d'Hudson, chemin de fer, 5219.
Chambre des Communes, représentation, 5510.
Dorion, dragage à, 468.
Joliette, édifice public, 1071.
L'Assomption, quai, 2373.
Soulanges, canal, 2284, 2371.
Tabac, revenus, 3103.
Terrebonne, maître de poste, 1067.

Seigneuries de la province de Québec, 596.

Selkirk (lord), colons de, 3362.

Sénat, bill concernant les employés du, 4893.

Sénat, réforme du, 1564, 5474.

Sénat, représentation. Adresse au Roi. Rés., 5469; com., 5482. Amendement du Sénat, 5568, 5570.

Sénat, bills concernant la représentation,
Alberta. Rés., 1569; 1ère lect., 1569.
Colombie-Britannique. Rés., 3675; 1ère lect., 3678.
Manitoba. Rés., 1554. 1ère lect., 1569. Voir aussi 2003.
Saskatchewan. Rés., 1569; 1ère lect., 1569.

Sénateur Canadien-Français pour Ontario, 386.

Service Civil
Commission, 731.
Nominations, 698, 1221.
Retraites, 1771.

Service Civil, bill modifiant la Loi du, (Postes). Rés., 2491; 1ère lect., 2497; 2e lect., 3326; com., 3375; 3e lect., 3377, 3406.

Service Civil, bill modifiant les lois du, rés., 4619; 1ère lect., 4634.

Service Civil, bill d'assurance du, rés., 1834; 1ère lect., 1835; 2e lect., 1960; com., 1960; 3e lect., 1964.

Service Civil, bill concernant les retraites, rés., 5556; 1ère lect., 5566.

Service de Poste rurale, 386, 5321, 5436, 5552.

Service Naval, département du, 5335.
Crédits, 342-346.

Sévigny, Albert (Dorchester)
Commission des champs de bataille de Québec, 1868.
Fermes expérimentales, 1206.
National Transcontinental, ch. de fer
Enquêtes, 2324.
Paiements aux entrepreneurs, 1866.
Terrains à Sillery, 1608.
Portneuf, bureaux de poste du comté, 1770.
St-Jean, percepteur du revenu; 1444.

Sexsmith, John A. (Peterborough-est)
Beurre, fabrication du, 3319.
Lemieux, hon. R., voyages de, 732.
Trent, canal, 5185.

Sharpe, Samuel (Ontario-nord)
Bills de divorce, 5068.
Compagnies fiduciaires, 3050.
Farmers Bank, 4948.
Fusil Ross, 545.
Invasion fénienne, vétérans, 3532.
National Transcontinental, enquête, 2307.
Sans-Travail, les, 4334.
Sénat, réforme, 5476.
Université Queen, 808.

Sharpe, William H. (Lisgar)
Baie d'Hudson, têtes de lignes, 722, 4647.

Shefford, poste rurale du comté de, 382.

Shelburne
Pêcheries, gardiens de, 3107.
Pêcheries, 367.
Travaux publics, 1394.

Shepherd, F. H. (Nanaïmo)
Conditions du travail sur l'île Vancouver, 1345.
Duncan's-Station, édifice public, 4383.
Explosifs, réglementation des, 4036.

Sherbrooke (ville)
Automobiles pour employés publics, 3104, 5319, 5453.
Bureau de poste, 3670, 3881, 4551.
Loyers, 3475, 4066.
Quartiers de la milice, 3583, 3590.
Salle d'exercice, 3104.

Sherbrooke (comté)
Agriculture, 5216.
Inspection postale, 3104, 3808.

Shigawake, poste rurale, 1772.

Shubenacadie-Deans, postes, 1904.

Sinclair, John H. (Guysborough)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Industrie des pêcheries, 150.
Défense navale, 153.
Amélioration des grandes routes, 155.
Cadenas de sacs de dépêches, 157.
Agents du commerce, 337, 927.
Amherst, salle d'exercice, 3880, 4475.
Annonces dans les journaux, 2553.
Baie d'Hudson, longueur de milles du ch. de fer, 384.
Banque Internationale, 4894.

Sinclair, John H.—Suite.
Bétail, inspection du, 797.
Budget, 2867.
Questions soumises à l'électorat, 2867.
Industrie des pêcheries, 2870.
Instruments agricoles, 2871.
Ficelle en usage parmi les pêcheurs, 2873.
Dépenses, 2874.
Cabotage, privilèges de, 95, 791, 2550, 3057.
Voir aussi Marine marchande.
Canning, édifice public, 5415.
Canso, boîtes à lettres, 737.
Chalutiers à vapeur, 496.
Chambre des Communes
Bureau de poste, 502.
Représentation, 5542.
Charbon pour dragues du gouvernement, fourniture, 966.
Chaudières pour remorqueurs, 1427.
Chemins de fer, subventions, 373.
Chemins de fer de l'Etat, réclamations, 2508.
Cobequid, naufrage du, 1224.
Cole-Harbour, quai, 1773.
Collège naval, Halifax, 3363.
Corruption électorale, 363.
Coût de la vie, commission, 2550.
Esquimalt, quai, 851, 1502.
Cranberry, phare de l'île, 1232, 1251.
Dean Settlement, ch. de fer, 3475.
Destitutions
Employés de piscifactures, 389.
En général, 1250.
Laing, J. R., maître de poste, 390.
Duchemin, H. P., paiements à, 372, 731, 816, 935, 970, 1165.
Farmers Bank, 758, 4988, 5080, 5088 (am.), 5097.
Fermes expérimentales, 1217.
Fraser, J. McL., agent de pêcheries, 5219.
Grèves ouvrières à Nanaimo, 363.
Gunhilde, yatch à vapeur, 2819.
Guysborough, quai public, 373.
Indian Harbour Lakes, maître de poste, 3205.
Installations frigorifiques, 734.
Intercolonial, chemin de fer,
Administration, 3462.
Crédits, 3337, 5051.
Contrats pour fourniture de la glace, 383.
Embranchements, 373.
Employés du bateau-passeur Scotia, 1065.
Guysborough, embranchement, 4664.
Point Tupper, bateau-passeur, 937.
Règlements officiels, 1774.
Sunny Brae, embranchement, 936.
Taux de fret, 937, 964, 1070, 1502, 1771, 2112.
Tonnage, 3261.
Wagons frigorifiques, 1426.
Invasion fénienne, vétérans, 356, 464, 969, 1681, 2531, 2922, 3107, 3527, 4066, 4530.
Journaux, affranchissement des, 3402.
Larry's River, maître de port, 3106.
LeBlanc, funérailles du matelot, 699, 855, 5367.
McPherson, C., emploi de, 2922.
Marine marchande, 95.
Marine marchande, amendement à la Loi de la, 783.

Sinclair, John H.—Suite.
Marine marchande
Assurance, 1029.
Enregistrement, 791.
Milice
Champs de manœuvres, 5209.
Chaussures, contrats pour, 2717.
Démonstrations politiques, 5198.
En général, 4798.
Salles d'exercices. Voir cet article.
Montréal, port, 4016.
Naturalisation, 5002.
Navigation, écoles de, 787.
New Harbour, brise-lames, 384.
North Riverside, maître de poste, 2817, 3364, 3670, 4015, 4196.
Petawawa, camp, 855.
Pêcheries
Commission de consultation, 2512, 2530.
Commission des crustacés, 700, 1427.
Ficelle, droits sur, 362, 3306.
Homards, 855, 5377.
Modus vivendi, permis de, 1680.
Pêcheurs des Etats-Unis, 1773.
Poisson mariné, inspection du, 4618.
Réduction, travaux de, 1773, 2180.
Salaison, expert en, 599.
Statistique, 1068, 1426, 2517, 5381.
Transport du poisson, 396, 936, 1066, 1168-1275, 2515, 3081, 5260, 5374.
Violation de la loi, 1680.
Phosphore blanc dans les allumettes, 1613.
Poids et Mesures, inspection des, 2717.
Police à cheval, 2667.
Prudential Life of Canada, 3641, 3667.
Rapports soi-disant incomplets, 5147, 5553.
Red-Head, port, 933.
Salles d'exercices. Voir aussi Amherst, 698, 2921.
Sand Point, quai, 5419.
Sauvetage, récompenses de, 443, 5366.
Service civil, nominations, 1250.
Service ambulant sur chemins de fer, postes, 2495.
Spanish Ship Bay, quai, 3205, 3263.
Steamers de l'Etat
Alert, 343, 361.
Canada, 3264.
Réparations, 426, 1264, 1396, 2552.
Subsides provinciaux, 363.
Subsides pour steamers, 3058, 3068.
Sunny Brae, postes, 2419.
Tarif, 3306.
Vancouver, commission du port de, 2504.
Vancouver, ingénieur de travaux publics de l'île, 3558.
Victoria, tir à la cible, 3558.

Skinner's Cove, ouvrages, 848.

Slack, W. F., renvoi de, 965.

Smith, H. T., emploi de, 851.

Smith, Wm. (Ontario-sud)
Budget, 2830.
Blé en franchise, 2830.
Culture mixte, 2832.
Canadian Northern, chemin de fer, 4008.
Chevaux, élevage, 3663.
Privilège, 3265.

Société Royale du Canada, 368, 5458.

Soie, tarif sur la, 3311.

Sorel. Voir Saint-Joseph de Sorel.

Soulanges, canal, 3136, 3142.
Employés, 2284, 2371, 2372.

Souris, tir à la cible, 1503, 1775, 1868, 4748.

Sous-président, charge de, 1427.

Southampton Railway Company, 1523, 3156.

Southport, piscifacture de, 3263.

Spanish Ship Bay, quai, 3205, 3263.

Steamers de l'Etat
Canada, 3264.
Construction au Canada, 4049.
Gulnare, 700.
Gunhilde, 2819.
Hudson, bateau-patrouille, 2817.
Réparations, 1396.
Service d'hiver, 3206.

Steele, M. (Perth-sud)
Budget, 2876.
Prospérité du Canada, 2876.
Taxes, 2878.
Instruments agricoles, 2878.
Blé en franchise, 2880.
Coût de la vie, 2883.
Industrie minotière, 2885.
Pollution des eaux navigables, 1830.
Taux de frets océaniques, 3074.

Steffansson, expédition. Voir Karluk.

Stevens, H. H. (Vancouver)
Alaska-Yukon, ch. de fer, 1501.
Budget, 3021.
Politiques fiscales, 3022.
Libre-échange et protection, 3024.
Taxes, 3027.
Franchise du blé, 3030.
Burrard Inlet & Bridge Company, 802.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4849.
Immigration asiatique, 1292, 2768, 5214.
Naturalisation, 4327, 4359.
Prêteurs d'argent, amendement à la loi des, 212.
Sauvages, amendement à la loi des, 3709.
Travail sur l'île Vancouver, conditions du, 575.

Stewart, Thomas J. (Hamilton-ouest)
Dépenses de conférence, 599.

Strathcona, mort de lord, 96, 173.

Strong, Heath, paiements à, 1175.

Substances alimentaires, inspection des, 1751, 1758, 2482.

Subventions et subsides
Chemins de fer, 373.
Provinces, 363.
Paquebots, 3055, 3066.

Subsides, bills de
Pour $52,253,007.71, rés., 2491; 1re lect., 2e lect., com. et 3e lect., 2491.
Pour $127,831,037.86, rés., 1re lect., 2e lect., com. et 3e lect., 5462.
Pour détails, voir les différents départements et sujets.

Sunny-Brae, postes, 2419.

Sussex, édifice public, 1774.

Sutherland, Donald (Oxford-sud)
Budget, 2953.
Blé en franchise, 2954.
Instruments agricoles, 2957.
Politiques fiscales, 2959.
Farmers Bank, 4972, 5096.
Fermes expérimentales, 1159.
Grains, bill concernant les, 3737.
Invasion fénienne, vétérans, 4544.
Privilège, question de, 3265.

Sydney, port océanique, 4257.

Système métrique. Voir Poids et Mesures.

Tabac, culture du, 1204, 1439, 3103, 5391.

Tadoussac, quai, 2419.

Tarif des douanes, bill concernant le, rés., 3186, 3209, 3266; 1re lect., 3313; 2e lect., 4517; com., 4517; 3e lect., 4607, 4615.
Amendements proposés
M. Loggie, 3202; vote, 3256.
M. A. K. McLean, 4607.
Voir aussi Budget.

Tarif, questions de, 1424, 1583.

Tatamagouche et Brûlé, postes, 3363.

Tate, William, compensation à, 5154.

Télégraphie sans fil, 368, 1268, 5373.

Téléphones, réseau autorisé, 843.

Télescope pour observatoire, 363.

Tempérance, bill modifiant la loi de, 1re lect., 3614; 2e lect., 3749; com., 3749; 3e lect., 3883. Voir aussi 1844, 2485.

Terrebonne, maître de poste, 1067.

Terre-Neuve, désastre de pêche, 2638, 3143.

Terre-Neuve, commerce avec, 3059, 3067.

Terres fédérales, bill modifiant la loi des,
Aikins, M., 1re lect., 212.
Doherty, M., 1re lect., 4549; 2e lect., 5005; com., 5005, 5074; 3e lect., 5076.
Roche, M., 1re lect., 2369; 2e lect., 3406; com., 3406, 3478, 3673; 3e lect., 3674.

Terres non patentées, taxe sur, 2010.

Terres et Parcs de l'Etat, 1923, 2484, 4328.
Ordres en conseil approuvés, 4895.

Terres scolaires, 3801.

Thoburn, William (Lanark-nord)
Jugement du juge en chef Haultain sur Loi des Compagnies de la Saskatchewan, 1326.
Vineberg, bill de divorce de Helen, 4853, 5066.

Thompson, Alfred (Yukon)
Budget, 2938.

Thompson, Alfred—Suite.
Budget—*Suite.*
Tarif, 2939.
Yukon, 2941.
Blé en franchise, 2941.
Libre échange, 2945.
Chambre des Communes, salles, 2179.
Gouvernement du Yukon, 1921.
Minerais contenant du radium, 1901.
Mines, crédits du département des, 1898, 1901.
Sables bitumineux, gisements de, 1898.
Télégraphes, 5428.
Yukon, loi des placers miniers du, 4138.

Thomson, Levi (Qu'Appelle)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Blé en franchise, 285.
Beurre, fabrication du, 3318.
Budget, 2946.
Commission du tarif, 2946.
Blé en franchise, 2948.
Instruments agricoles, 2952.
Canadian Northern, chemin de fer, 4589.
Farmers Bank, 5112.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1927.
Instruments agricoles, droits sur, 1636.
Naturalisation, 4317.
Peine de mort, 525.

Thorburn, communication par chemin de fer, 736.

Thornton, Chas. J. (Durham)
Cigarettes, prohibition des, 1547.

Tide-Head, étang à saumons, 1772.

Titres honorifiques, bill concernant les, 1ère lect., 4; motion pour 2e lect., 504; rejetée, 508.

Tobin, Edmund W. (Richmond-Wolfe)
Bury, salle d'exercices, 3106.
Concessions de terres, 2008.
Cookshire, édifice public, 3106.
Denison, J. R., renvoi de, 3364, 3804.
Desmarais, A., renvoi de, 1456.
Disraeli, quai, 1504.
Girard, M., emploi de, 4741.
Mégantic, édifice public, 3106.
Postes, crédits, 3796, 3804.
Richmond et Wolfe,
Edifices publics, 1774, 4476.
Ferme expérimentale, 1608, 1774, 2111.
St. George's Club, Sherbrooke, 3587.
Weedon, édifice public, 4476, 5404.

Tobique, réserve indienne, 856, 1277, 1425, 1609, 2007, 2716, 3696.

Toronto, commissaires du port de, voir Toronto, têtes de ligne.

Toronto, travaux du port, 851.

Toronto, bill concernant têtes de ligne de, 1ère lect., 3951; 2e lect., 4051; com. 4051; 3e lect., 4051.

Tourbe, expériences avec, 1890.

Townsend, N. T., résignation de, 2551.

Townships de l'Est
Bestiaux malades 382.
Destitutions dans les bureaux de poste, 3804, 5450.
Ferme expérimentale, 1774.

Traite des Blanches, trafic de la, 1709, 4705.

Transcontinental National, le ch. de fer
Administration, 5261.
Amendement Pugsley, 5261.
Déclaration ministérielle, 2057, 2077, 2112, 2185, 2235, 2258, 2285, 2464.
Amendement Graham, 2134; vote, 2474.
Budget, 2483, 4635-4646, 5295.
Contrats, 1170.
Drawbacks, 1393.
Coût, 1610.
Déficit, 1865.
Est, division de l',
Construction, 5062.
Dépenses, 1067.
Exploitation, 5222.
Tarifs, 598.
Enquête, commission d', 1396, 1867, 2006, 2063.
Dépenses de la, 938.
Rapport de la, 921.
Expropriation, causes en, 733.
Houille, matériel pour emmagasinage de la, 2922, 3264.
Gares, contrats pour, 1680.
Little-Mistongo, pont sur la rivière, 602.
Montréal, embranchement de, 856, 5316.
Paiements aux entrepreneurs, 1866.
Québec, têtes de lignes de, 2004, 2282, 5024-5042, 5155, 5274-5294.
Rampes, modifications des, 964.
Service des trains, 1771, 2552.
Sillery, terrains à, 1608.
Saint-Malo
Usines à, 379, 735, 1609, 1904.
Tunnel à, 933.
Sainte-Perpétue, gare à, 2005.
Terrains, achats de, 1865.
Transcona, usines de, 379, 696.
Usines, coût estimatif des, 1067.

Transcontinental National, bills relatifs au ch. de fer
Extension de temps, 1re lect., 212; 2e lect. et 3e lect., 786.
Exploitation, 1re lect., 4893; 2e lect., 5023; com., 5023; 3e lect., 5079.
Voir aussi ch. de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Transports, 3117-3133, 4042-4051, 4266-4288, 5271-5294.

Travail
Budget du ministère, 357, 551-595, 680-695, 5393.
Bureaux de placement, 1905, 4064.
Chômage, 4332-4337.
Conseil des métiers et du travail, circulaire, 5220.
Montréal, à, 3882.
Différends ouvriers, loi d'enquête sur, 5397.
Immigration, avis à propos d', 1693.
Salaires équitables, échelle de, 375, 5393.
Travaux publics, heures de travail sur les, 1re lect., 4.

Travail—Suite.
Troubles ouvriers sur l'île Vancouver, 363, 551, 601, 680, 733, 4846-4856.
Amendement proposé par M. Verville, 1329; vote, 1391.
Prisonnier, mort d'un, 733.

Travaux publics, crédits
Dragage, 5414, 5427.
Edifices publics, 1607, 1964, 1984, 5408, 5421.
Glissoires et estacades, 5421.
Lignes télégraphiques, 2487, 5427-5436.
Ports et rivières, 5404, 5421, 5425.
Salaires, 360.

Trent, canal
Construction, 2051, 4339, 5298.
Enquête, 1904, 5126-5133, 5162-5185.
Pouvoirs hydrauliques, 2281, 2925, 4338.

Trent Valley Woollen Manufacturing Co., 2281.

Trois-Rivières
Bureau de poste, 2818.
Camp militaire, 3671.
Douanier, 499.
Edifices publics, 597.
Postes, 2110.

Truax, R. E. (Bruce-sud)
Chesley, bureau de poste, 696.
Douane, évaluation insuffisante, 3475.

Tubes et tuyaux recouverts en cuivre, tarif sur, 3305.

Turgeon, Onésiphore (Gloucester)
Acier, industrie de l', 1606, 3183.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Redistribution de représentation, 117.
National Transcontinental, 121.
Amélioration des grandes routes, 122.
Réciprocité, 124.
Défense navale, 126.
Bathurst, port, 366, 4392, 4477.
Bibliothèque du Parlement, 1865.
Budget, 2820.
Dépense de la milice, 2822.
Libre-échange, 2823.
Instruments agricoles, 2825.
Industrie de l'acier, 2828.
Chambre des Communes, représentation, 904.
Destitutions, 454, 823, 1239.
Désastre de pêche; secours projetés par le gouvernement, 5385.
Fonctionnaires de l'Etat (les) et la politique, 367.
Intercolonial, ch. de fer
Administration, 3466.
Aird, Wm., emploi de, 937.
Canadien-Pacifique, convention de trafic avec le, 635.
King, Samuel, emploi de, 937.
Moncton, achat de propriétés, 2921.
Williams, T., emploi de, 937.
National Transcontinental, enquête, 2273.
Navigation, écoles de, 789.
Québec, pont, 4740.
St. Johns Valley Railway, 3083.
Sénat, représentation, 5488.

Turriff, John G., (Assiniboïa)
Budget, 2630.
Conditions du commerce, 2630.
Marchés du blé, 2633.
Instruments agricoles, 2637.
Pierre de taille, droits sur la, 2646.
Réciprocité avec les Etats-Unis, 2647.
Taux de fret, 2649.
Compagnies fiduciaires, 3046.
Instruments agricoles, évaluation en douane, 3104.
Pierre de taille, droits sur la, 3271, 3275.
Privilège, 2668.

Typhoïde. Voir Pollution des eaux navigables.

Ulster. Voir Home Rule.

Union Life Insurance Company, 758, 969, 2486.

Valcartier, camp d'artillerie de, 968.

Valleyfield
Accise, revenus, 3104.
Digue, 3139.
Dragage, 3139.
Quai, 5424.

Vancouver
Loyers, 3102.
Résolution Home Rule de loge orangiste, 2921.
Salle d'exercice, 381, 934, 1070, 1171.

Vancouver, bill concernant les commissaires du port de, 1re lect., 2279; 2e lect., 2502; com., 2502; 3e lect., 2506.

Vancouver, île de
Grève des charbonnages. Voir Travail.
Ingénieur, 3558.

Vaudreuil, quais, 602.

Verville, Alphonse (Maisonneuve)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Chômage, 262.
Coût de la vie, 261.
Amérique du Sud, association de commerce de l', 1774.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4154.
Chambly, canal, 4740.
Code criminel, amendement (armes à feu et détectaphone), 493.
Destitutions, 1441.
Différends industriels, loi concernant les, 1071.
Great West Saddlery Co. (la) et le travail, 4776.
Immigration, 1693.
Instruction technique, 5397.
Lachine, canal, 1867, 2004.
Milice, 4776.
Montréal
Ingénieur permanent, 1171, 2554.
Pilotes, 1171.
Travaux publics, personnel, 1504, 5432.
Ouvriers métallurgiques (les) et les gages raisonnables, 1170.
Peine de mort, 535.
Placement, bureaux de, 1905.

Verville, Alphonse—Suite.
Règlements de la Chambre, 740.
Sans-Travail, les, 262, 1693.
Service civil, 4626.
Smith, A. T., emploi de, 851.
Travail
Importation d'ouvriers, 375.
Ministère (le) et le ministre, 680.
Montréal, port, 5393.
Salaires raisonnables, préposés aux, 5393.
Travaux publics
Heures de travail, 4.
Salaires, 375.
Vancouver, grève sur l'île, 601, 1329.

Vaches, inspection des, 1753.

Viande, inspection de la, 2482. Voir aussi Aliments.

Victoria, comté, N.-E., service télégraphique de l'Etat, 1424.

Victoria Day, 2008.

Victoria Memorial Museum, 1903.

Victoria
Tir à la cible, 3558.
Volontaires navals, 2006.

Vincent, J. U., nomination de, 359, 1473, 1495.

Vingtième batterie, 1426, 2372.

Volontaires, bills concernant les primes de,
M. Sam. Hughes: Rés., 3521. 1ère lect., 3556; 2e lect., 4522; com., 4522; 3e lect., 4549.
M. Roche: Rés., 1463. 1ère lect., 1467; 2e lect., 1687; com., 1687; 3e lect., 1687.

Walker, Henry J. (Northumberland-est).
Privilège, 3265.

Wallace, Thomas J. (York-Centre), Victoria Day, 2008.

Warnock, David (McLeod)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Blé en franchise, 319,
Aide à l'agriculture, 320.
Animaux, santé des, 3330.
Budget, 2832.
Baux de pâturage, 2833.
Quarantaine de bestiaux, 2836.
Instruments agricoles, 2838.
Droits sur l'acier, 2840.
Culture mixte, 2841.
Chevaux, élevage, 3656.
Pâturages, 4329.
Réserves forestières, 3719.
Western Dominion Railway, 3634.

Watrous, maître de poste, 3881.

Webster, John (Brockville)
Budget, 2798.
Industrie de la laiterie, 2800.
Réciprocité, 2801.
Beurre, fabrication du, 3317.

Weedon, édifice public, 4476, 5404.

Weichel, William G. (Waterloo-nord)
Budget, 2842,
Fil de fer pour clôtures, 2842.
Commerce avec l'Allemagne, 2843.
Instruments agricoles, 2846.
Substances alimentaires en franchise, 2849.
Centenaire de la Paix, Association Canadienne du, 1016.
San Francisco, exposition, 3411.

Welland, canal, 968, 3109, 5298.

West Branch, postes, 967.

Westmoreland, ports, 468.

White, Gerald V. (Renfrew-nord)
Baie Georgienne, canal, 1106, 3130.
Eganville, bureau de poste, 5412.
Petawawa, camp, 3609.
Postes, commis du service ambulant, 3398.

White, hon. W. T. (ministre des Finances)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Défense navale, 64, 83.
Conditions financières, 65.
Coût de la vie, 73, 83.
Tarif, 78, 82.
Aide à l'agriculture, 79.
Assurances, bill concernant les, 1768, 3353.
Banques, taux d'intérêt des, 5390.
British Trust Company, 1484.
Budget, 2556.
Revenu et dépenses, 2556.
Subventions spéciales aux chemins de fer, 2559.
Echéance des emprunts, 2559.
Dette liquide, 2562.
Conditions financières, 2562.
Conditions du commerce, 2563.
Immigration, 2565.
Tarif, 2567.
Blé et farine, 2568.
Fer et acier, 2569.
Instruments agricoles, 2575.
Soude caustique, 2579.
Cuivre, 2580.
Primes, 2580.
Industrie du lin, 2580.
Surtaxe, 2581.
Caisses d'épargne postales, 5390.
Canadian Northern, chemin de fer, 1326, 4102, 4219, 4707, 4708.
Champs de bataille de Québec, commission des, 3799, 4062.
Commission dite "Capital Planning", 2485, 5387.
Compagnies fiduciaires, 1180, 5076.
Compagnies de prêts, 1183, 4899.
Correction des rapports de presse, 1501.
Emprunts du gouvernement canadien, lancements, 5295.
Farmers Bank, 3680, 4858, 5080, 5101.
Fer en gueuse, drawback sur, 3365, 3672.
Fer et acier, industrie, 1597, 2569, 2580, 3313.
Instruments agricoles, tarif sur, 3292.
Pensions de vieillesse, 1419.
Pommes de terre, tarif sur, 3246.
Primes, 2580. Voir aussi Fer en gueuse et Fer et Acier, industrie.
Prudential Life of Canada, 3640, 3667.
Service Civil, 4619, 4630, 4631.
Service Civil, assurance, 1835, 1960.

White, hon. W. T.—Suite.
Service Civil, retraites, 5556.
Sterling Trusts Corporation, 1484.
Tarif, 78, 81, 3045, 3186, 3191, 3246, 3266-3313, 4518, 4608.
Union Life Insurance Company, 2486.

White, William H. (Victoria, Alb.)
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1924.
Homesteads, règlements de, 3515.
Instruments agricoles, droits sur, 1675.
Milice, 5198.

White Water, lac, 1395.

Wilcox, Oliver J. (Essex-nord)
Budget, 2680.
Surplus, 2681.
Protection, 2682.
Transports, 2683.
Développement du Canada, 2683.
Libre-échange et protection, 2684.
Postes rurales, 2696.
Rachat de nantissements, 2696.
Destitutions, 1051.
Instruction technique, 597.
Pierre de taille, tarif sur, 3274.

Wilson, Charles A. (Laval)
Archives, département des, 1859.
Chambre des Communes, représentation, 5509.
Dragage des rivières Des Prairies et Jésus, 1813, 1817, 5424.
Immigration italienne, 1710.
Juges, traitements des, 2032.
Loges Orangistes (les) et la langue française, 2181.
Peine de mort, 530, 1812.
Pénitenciers, enquête, 600.

Wilson, Charles A.—Suite.
Privilège, 2113.
Roy, mission du Dr J. N., 732.

Winnipeg, bill concernant les têtes de lignes de. 1ère lect., 3615; 2e lect., 3720. Com., 3720; 3e lect., 3783.

Windsor,
Piscifacture, 1609.
Bureau d'immigration, 5217.

Winter, emploi du lieut. col. C. F., 2979.

Wishart, A., commutation de sentence, 4550.

Woodstock, fourniture de charbon à l'édifice public de, 598.

Wright, bureaux de poste du comté de, 470.

Wright, William (Muskoka)
Loi de Tempérance du Canada, 1845, 3755.
Tarif, 3213.

Yarmouth,
Achats de bestiaux, 697, 2418.
Port, 1063, 2418.
Poste rurale, 599.

Yarmouth-North, bureau de poste, 856.

Young, Angus, officier de douane, 701.

Yukon
Charge de juge, 4196.
Gouvernement, 1920.

Yukon, bill concernant les placers miniers du. 1ère lect., 4030; 2e lect., 4137. Com., 4137; 3e lect., 4139.